UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LES

TRAVAILLEURS DE LA MER

ESSAI SUR LES CONDITIONS DU TRAVAIL
ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE DANS L'INDUSTRIE
DES TRANSPORTS MARITIMES

THÈSE DE DOCTORAT POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE

PAR

J. ENCONTRE

RÉDACTEUR AU CONTENTIEUX DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN, MONTANE
MONTANE, SICARDI ET VALENTIN, Successeurs
Rue Ferdinand-Fabre et quai du Verdanson

1912

LES

TRAVAILLEURS DE LA MER

ESSAI SUR LES CONDITIONS
DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE DANS L'INDUSTRIE
DES TRANSPORTS MARITIMES

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LES

TRAVAILLEURS DE LA MER

ESSAI SUR LES CONDITIONS DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS MARITIMES

THÈSE DE DOCTORAT POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE

PAR

J. ENCONTRE

RÉDACTEUR AU CONTENTIEUX DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN, MONTANE
MONTANE, SICARDI ET VALENTIN, Successeurs
Rue Ferdinand-Fabre et quai du Verdanson

1912

UNIVERSITE DE MONTPELLIER

Faculté de Droit

MM. Vigié, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

Brémond, Assesseur, professeur de Droit administratif.

Glaize, professeur honoraire.

Laborde, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

Charmont, professeur de Droit civil.

Chausse, professeur de Droit romain.

Valéry, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

Perreau, professeur de Procédure Civile.

Moye, professeur de Droit international public.

Rist, professeur d'Economie politique.

Barthélemy, professeur de Droit constitutionnel.

Giffard, professeur d'Histoire du Droit.

Morin, agrégé, chargé d'un cours de Droit Civil approfondi.

Bridrey, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

Nogaro, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique.

Ricol, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.

Donnedieu de Vabres, agrégé, chargé d'un cours de Procédure civile.

Rochette, secrétaire.

Membres du Jury :

MM. Chausse, *président.*
Valéry,
Norgao, } *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

A MA FEMME

A MES PARENTS

A TOUS CEUX QUE J'AIME

ET QUI M'AIMENT

J. ENCONTRE.

LES

TRAVAILLEURS DE LA MER

ESSAI SUR LES CONDITIONS DU TRAVAIL
ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE DANS L'INDUSTRIE
DES TRANSPORTS MARITIMES

INTRODUCTION

NOTIONS GÉNÉRALES SUR L'INSCRIPTION MARITIME

Succédant au régime de la « Presse » dont l'unique résultat avait été de priver longtemps la marine marchande de ses meilleurs serviteurs, au profit de l'armée de mer, le régime des classes, (plus tard l'inscription maritime) fut, de toutes pièces, créé par Colbert (1).

Ce régime divisait le territoire maritime de la France, en provinces, subdivisées elles-mêmes en départements. Une répartition des matelots en classes était alors soigneusement opérée. Le marin

(1) Max Véro. Les gens de mer en droit français, 1907.

ainsi classé, donnait avis de ses mouvements au commissaire de son département.

Ce système, modifié par les lois du 3 brumaire an IV et du 24 décembre 1896, nous est parvenu sans que son principe ait subi de trop sensibles altérations. A la tête de chacun des 5 arrondissements qui forment le territoire maritime de la France, se trouve placé, en effet, un vice-amiral, préfet maritime dont les ordres sont directement transmis à un chef du service de l'Inscription pour chaque sous-arrondissement. Délégué dans chaque quartier par ces chefs, un administrateur est chargé de représenter les divers services que gère le département de la marine, et, par l'intermédiaire des syndics des gens de mer, agents intimement liés à la vie maritime, de se tenir au courant des besoins et des habitudes des populations côtières.

Par les « matricules », sortes de registres où les matelots viennent inscrire leurs mouvements d'embarquement et de débarquement, l'administrateur connaît la carrière de tous les inscrits de son quartier, l'âge et le nombre de mois de navigation de chacun ; il peut, dès lors, « lever », c'est-à-dire convoquer ceux qui se trouvent astreints à des obligations militaires.

L'article 1er de la loi de 1896 déclare inscrits tous les français ou naturalisés français qui exercent la navigation à titre professionnel.

Le mineur, muni de l'autorisation du père ou

tuteur, n'a qu'à se présenter, dès son premier embarquement au bureau de l'Inscription Maritime pour y être déclaré inscrit provisoire. Il devient inscrit définitif à l'âge de 18 ans, s'il réunit 18 mois de navigation, et se trouve alors soumis à des obligations militaires très importantes. De 18 à 20 ans, il doit se tenir à l'entière disposition du ministre de la marine. Dès sa vingtième année, il est envoyé, par les soins de l'administrateur, au chef-lieu de l'arrondissement. L'inscrit y est incorporé dans la marine militaire où il accomplit un service actif d'une durée de cinq ans (en réalité 40, 45 ou 50 mois).

Renvoyé dans ses foyers, il reste deux ans en disponibilité, pendant lesquels un simple arrêté ministériel peut, en cas de tension politique, le rappeler à bord des bâtiments de l'Etat. A 27 ans, l'inscrit passe dans la réserve ; il y doit deux périodes d'instruction de deux semaines chacune, juqu'à l'âge de 50 ans, époque à laquelle il se trouve définitivement libéré de ses obligations militaires.

En compensation de ces charges fort lourdes, l'Etat assure aux inscrits de très grands avantages : obligation pour l'armateur de composer son équipage de Français jusqu'à concurrence des trois quarts, monopole de la pêche dans les ports de commerce au profit des marins tombés malades et devenus incapables de service actif, avec exemption de patente et d'impôt, visant l'exercice

de leur profession ; interdiction à l'armateur de débarquer à l'étranger le matelot engagé en France ; insaisissabilité absolue des salaires ; possibilité pour le marin de faire directement payer à sa famille, par les soins de l'administrateur, une partie de ses « loyers », et d'autres privilèges beaucoup plus importants que nous étudierons longuement dans le cours de cet ouvrage, tels que : l'assurance contre les accidents et l'invalidité, la gratuité des soins et le paiement des salaires pendant les maladies survenues à bord, les retenues effectuées sur les primes à la marine marchande et dont l'allocation est faite à des établissements utiles aux marins, le rapatriement ou retour gratuit du matelot dont le contrat d'engagement prend fin à l'étranger, etc.

Ainsi privilégiés, les inscrits se trouvent-ils justement rémunérés des charges qui pèsent sur eux, ou font-ils entendre contre l'Inscription maritime de légitimes récriminations ?

Dès 1891, au Congrès de Bordeaux, ils prétendaient que « l'inscription, désormais simple intermédiaire entre l'Etat et l'inscrit, se réduisait au rôle d'un service de recrutement spécial à l'armée de mer. »

Et en 1904, le secrétaire général de la Fédération des Inscrits, M. Rivelli, disait : « Le marin est soumis à des lois draconiennes qui datent des temps féodaux.... au nom de la discipline, de

l'intérêt du pays, on le triture, on le pétrit, on le tue. » (1)

L'exagération voulue de ce langage n'empêchait nullement le même M. Rivelli d'écrire peu de temps après : « Je pense qu'il faut précieusement garder l'Inscription Maritime, elle s'impose au point de vue de la défense nationale et aussi au point de vue de la défense économique. »

Actuellement, un sentiment de méfiance et de doute semble animer les gens de mer à l'encontre de l'Inscription Maritime.

Créée, pensent-ils, pour assurer au marin tutelle et protection à une époque où les libertés individuelles et l'indépendance économique étaient difficilement concevables, cette institution ne répond plus aux mêmes necessités. En outre, les syndicats actuels peuvent et doivent, à la place de l'administrateur, protéger le marin contre l'avidité de certains armateurs, la rapacité et la convoitise des logeurs, hôtesses, marchands d'hommes. Ce que les fonctionnaires de l'Inscription font aujourd'hui par devoir, les syndicats l'accompliraient par intérêt et solidarité.

D'ailleurs, les améliorations que toutes les lois récentes ont apportées au sort des inscrits ont été dues, en grande partie, à l'action de ces syndicats. Remuants, actifs et puissants, ils ont su s'imposer

---

(1) Procès-verbal du Congrès de 1904, brochure déposée au Musée social.

à l'attention des pouvoirs publics, réveiller l'activité parfois languissante du législateur, et se faire doter de lois protectrices. On peut donc, semble-t-il, sans courir le risque d'aggraver le sort des gens de mer, enlever à l'administration maritime son rôle économique trop lourdement tutélaire.

L'Inscription, au surplus, rend à l'Etat d'assez importants services dans le recrutement de l'armée navale pour qu'on ne souhaite pas sa suppression absolue.

Notre intention n'étant pas, dans les pages qui vont suivre, d'étudier chaque question en détail (1), mais bien d'envisager dans l'ensemble les conditions du travail et de la prévoyance pour les compagnies de transports maritimes, il nous a paru bon de donner à nos explications, ainsi délimitées, un caractère essentiellement pratique.

Aussi, examinerons-nous, dans une première partie, la condition matérielle des hommes à bord, les régimes de liberté et de réglementation de travail, et, plus brièvement, la discipline.

Nous ne disons rien du recrutement des gens de mer ainsi que du paiement des salaires, ces deux matières, longuement et attentivement étudiées dans de nombreux ouvrages, ont d'ailleurs fait l'objet de thèses fort documentées (2).

---

(1) *Confusum est quidquid usque in pulvem sectum est.*

(2) Max Véro. *Op. cit.*; Moufflet. Les conditions du travail dans la marine marchande, 1902; Douillard. Les

La deuxième partie comprendra l'examen des diverses questions de prévoyance. L'Etat s'est toujours efforcé d'assurer aux marins la sécurité en prévenant et en couvrant tous les risques professionnels, au même titre que leur indépendance et leur bien être en les aidant à vaincre la misère.

Nous aurons enfin à voir quels ont été les effets de l'initiative privée en matière d'assistance maritime.

---

loyers des gens de mer, 1897 ; Fillan. Traité de l'engagement des équipages ; Gaultier de Kermoal. De l'engagement des gens de mer, 1897.

PREMIÈRE PARTIE

LE TRAVAIL

CHAPITRE PREMIER

LA CONDITION MATÉRIELLE DES HOMMES A BORD

I. — Le logement

Les matelots sont logés dans la partie du navire appelée « poste d'équipage » qui, sur les vapeurs, se trouve placée tantôt dans l'entrepont, tantôt sur le gaillard d'avant. La salle est entourée de couchettes à deux étages, sauf dans les grands paquebots où le nombre trop considérable de matelots nécessite l'emploi du hamac.

A bord des voiliers, le poste est une salle de plein pied avec le pont, largement aérée par deux portes. Les grands voiliers de la Compagnie Bordes possèdent en outre des réfectoires reliés au poste par un couloir avec porte-manteaux.

En réponse aux nombreux reproches que les inscrits ont adressés, dans leurs congrès de 1898-1903-1904, à ces logements insalubres et exigus, la loi de 1907, que nous étudierons plus attentivement au cours de notre travail, a prescrit, dans ses articles 1, 7 et 31, certaines dispositions relatives à l'hygiène et à la salubrité. L'article 53 prévoit en outre un règlement d'administration devant déterminer les conditions d'habitation des locaux affectés au logement de l'équipage. Nous étudierons plus loin les diverses prescriptions de ce décret paru à la date du 21 septembre 1908. C'est là, d'ailleurs, une question humanitaire de la plus haute importance ; car, comme le déclare le professeur Chantemesse, « la meilleure méthode de protection à adopter contre les maladies pestilentielles, de même que contre toutes les affections contagieuses, est l'organisation de l'hygiène à bord des navires » (1).

La plupart des armateurs ont d'ailleurs reconnu depuis longtemps le bien fondé des revendications des inscrits sur ce point, et, si quelques maisons secondaires d'armement sacrifiaient encore à leur intérêt mal entendu la santé de leurs employés, les grandes compagnies de transport n'avaient pas attendu la promulgation de la loi protectrice de 1907 pour doter leurs navires de locaux suffisamment spacieux et aérés.

---

(1) Chantemesse. Frontières et prophylaxie.

L'Angleterre, dès 1873, par son Merchant Shipping Act (1) exigeait pour les postes d'équipage un cube d'air minimum. La loi allemande du 7 juin 1902 (art. 55 et 56) complétée par l'instruction du 2 juillet 1905 indique, avec une minutie et une précision vraiment germaniques, quelles doivent être les conditions d'aération et d'éclairage des locaux (lavabos, bains, water-closets) mis à la disposition de l'équipage.

II. — Nourriture

Antérieurement à la loi de 1907, on pouvait lire dans les contrats d'engagement de la société des voiliers nantais : « L'équipage renonce à toute assimilation entre la nourriture qui lui sera fournie et celle des équipages de la flotte ; les armateurs entendent jouir de la latitude que leur accordent les règlements en vigueur, notamment les circulaires ministérielles du 20 novembre 1865, 2 mars 1884 et 31 mai 1902. » Les compagnies de navigation pouvaient donc passer, avec leurs équipages, toutes conventions qu'elles jugeaient utiles à leurs intérêts, souvent au mépris des notions les plus élémentaires d'hygiène.

Le législateur de 1907, justement ému des gra-

(1) « Our seamen », Revue maritime, septembre 1873.

ves inconvénients que l'absence plus ou moins complète d'aliments frais peut entraîner dans la santé des hommes d'équipage, a, par son article 31, formellement interdit, sous peine d'une forte amende, toute convention concernant la nourriture : « Les aliments destinés à l'équipage doivent être sains, de bonne qualité, en quatité suffisante, et d'une nature appropriée au voyage entrepris. La composition de la ration distribuée devra être équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte.

Les retranchements opérés par le capitaine sur les distributions donneront lieu, sauf le cas de force majeure et celui de retranchement de boisson fermentée, prononcé à titre de peine dans les conditions prévues par le décret de 1852, à une indemnité représentative du retranchement opéré.»

Un arrêté ministériel a établi un tableau d'équivalence qui doit être affiché d'une manière permanente dans les postes du personnel.

Accédant en outre aux réclamations que les inscrits formulaient dans leurs congrès de 1898 et de 1903, la loi interdit à tout propriétaire de navire de charger à forfait le capitaine ou tout autre membre de l'état-major de ce navire de la nourriture du personnel embarqué. Enfin, à chaque distribution, le personnel de pont et celui des machines peuvent faire choix à tour de rôle d'un des leurs pour vérifier les quantités distribuées.

Il entre d'ailleurs dans les nombreuses attribu-

tion de l'Inspecteur de la Navigation (1), d'examiner les vivres, les boissons, l'eau potable et d'ordonner certains prélèvements, analyses ou autres moyens de vérification.

La plupart des législations étrangères ont depuis longtemps édicté des mesures tendant à assurer aux équipages de leur marine marchande une nourriture saine et abondante. L'Allemagne (loi du 7 juin 1902), la Hollande (Code de commerce, art.

---

(1) Ce fonctionnaire, dont la création remonte à la loi de 1907 doit (art. 7 de la loi) visiter tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long cours, au cabotage international ou national ou pour une campagne aux grandes pêches, et s'assurer que ce navire est dans de bonnes conditions de navigabilité, que les appareils moteurs et mécaniques sont en bon état, que les instruments nautiques fonctionnent bien, que les cartes marines et autres documents sont en bon état, etc. Il doit veiller à ce que l'effectif soit suffisant, examiner les vivres, les boissons, l'eau potable, visiter tout navire qu'une plainte précise et circonstanciée envoyée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé et signée par au moins 3 hommes de l'équipage, lui aura été signalé comme se trouvant dans de mauvaises conditions de navigabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement en vivres ou boissons. Il peut interdire ou ajourner jusqu'à l'exécution de ses prescriptions le départ de tout navire de quelque catégorie ou de quelque nationalité qu'il soit qui, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour toute autre cause prévue par la loi, lui semble ne pouvoir prendre la mer sans péril pour l'équipage ou les passagers. Il doit dans ce cas notifier les motifs de sa décision au capitaine du bord.

397), les Etats-Unis (loi du 21 décembre 1898), la Russie (art. 291 à 296 du Code de commerce) exigent qu'à toute réduction de ration opérée par le capitaine corresponde une indemnité proportionnée à la privation subie. En Angleterre, l'Etat n'intervient pas, la nourriture faisant l'objet de conventions spéciales (1). Toutefois, l'art. 114 du Code maritime exige l'insertion au rôle d'équipage (2) des provisions qui doivent être fournies au marin.

La consommation de l'alcool à bord. — « L'alcool est le fait du marin ». C'est avec ce dangereux aphorisme que de temps immémorial on a réussi à inculquer aux matelots le goût du petit verre d'eau-de-vie.

De nombreuses compagnies de transport ont toujours eu, en effet, la dangereuse habitude d'accorder au marin, en plus de l'ordinaire ration de vin, une ration supplémentaire d'alcool (bonjarou du nom du récipient). En outre, les capitaines ont ordre de stimuler l'ardeur de leurs subordon-

---

(1) Sayous : Le marin anglais.

(2) Le rôle d'équipage est en France « l'acte public de la constitution de l'équipage dressé par l'administrateur ; .... il est encore le contrat définitif civil des individus embarqués et le compte courant de leurs créances envers l'armement..... C'est enfin un titre international dont l'absence ou l'irrégularité peut faire considérer le bâtiment comme pirate ». Fournier et Heven : traité d'administration de la marine.

nés par la promesse, toujours efficace de bonjarous supplémntaires.

C'est ainsi que les maisons Bordes, Antoine, Dominique, la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Compagnie Fraissinet, la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, distribuent régulièrement tous les matins, après le petit déjeuner de 7 heures et demie, une ration de 0 l. 04 de tafia pur. Certains mêmes permettent à leurs hommes d'embarquer de l'absinthe pour leur usage personnel.

Sans insister sur les pernicieux effets d'une pareille pratique, nous ne saurions trop regretter que, dans son article 31, la loi de 1907 n'ait pas cru devoir abolir l'usage de l'alcool pur et se soit contentée de fixer la ration maximum des boissons alcooliques à embarquer et à distribuer. Sans courir le risque de provoquer une grève générale des inscrits (les dirigeants des syndicats maritimes sont pour la plupart antialcooliques), le législateur aurait pu rendre, par cette mesure radicale et facile, un très important service à l'armement dont les budgets sont lourdement grevés par ces distributions d'alcool, ainsi qu'aux marins, dont la santé et la lucidité d'esprit sont si souvent et si fortement compromises par ces abus (1).

---

(1) Voir rapport de M Maurice Loir, lieutenant de vaisseau : Congrès international de la marine marchande de 1900, et docteur Jacques Bertillon : l'alcoolisme et le moyen de le combattre.

III. — Les mesures de sécurité et de santé

1° *Mesures de sécurité.* — Des raisons d'ordre public ont poussé le législateur à édicter des mesures sévères pour assurer aux navires marchands des conditions normales de navigabilité. Matelots, passagers, armateurs ont un égal intérêt à la sécurité de la navigation ; aussi, la loi de 1907, complétée par les règlements du 21 septembre et 18 novembre 1908, édicte-t-elle en ces matières des règles strictes et sévères.

Les risques qu'elle prévoit sont de trois sortes et peuvent provenir d'un défaut de construction du navire, de l'absence d'approvisionnements en vivres et médicaments, ou du transport des passagers.

Afin d'assurer à toutes les parties du navire de bonnes conditions de navigabilité, l'art. 1er de la loi de 1907 prescrit : « qu'aucun navire français, à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce, de pêche ou de plaisance de plus de 25 tonneaux de jauge brute, ne pourra être mis en service sans un permis de navigation délivré par l'administrateur de la marine, après constatation par une commission spéciale composée de divers membres énumérés dans ladite loi (1), que toutes

(1) Cette commission est composée comme suit :

L'administrateur de l'Inscription maritime du quartier, ou, en cas d'empêchement l'administrateur qui lui est adjoint ou qui peut lui être adjoint à cet effet ;

les conditions de navigabilité, d'aménagement, d'habitabilité et de salubrité du navire sont remplies ».

Et l'article 3 ajoute : « Aucun navire étranger ne pourra embarquer de passagers dans un port

---

L'Inspecteur de la navigation maritime ;

Un capitaine au long cours ayant accompli en cette qualité au moins 4 années de commandement ;

Un autre navigateur, soit capitaine au long cours s'il s'agit de navigation au long cours, soit maître au cabotage s'il s'agit de petit cabotage ou de pêche, ayant accompli 4 années au moins de navigation en l'une de ces qualités, les maîtres au cabotage devant être munis du brevet supérieur lorsqu'il s'agit de navires à vapeur ou à propulsion mécanique ; à défaut, un officier de marine en activité ou en retraite ;

Un ingénieur des constructions navales en activité ou en retraite ou un ingénieur de nationalité française ;

Un représentant des Compagnies françaises d'assurances maritimes ;

Un expert de nationalité française appartenant à une Société française de classification ;

Un officier mécanicien breveté de la marine marchande ayant au moins 4 ans de navigation maritime en cette qualité ; à défaut un officier mécanicien de la marine en activité ou en retraite ;

Le directeur de la Santé du port ou un médecin sanitaire le suppléant, à défaut un médecin de la marine en activité ou en retraite ou un médecin civil ;

Un représentant des armateurs et un représentant du personnel soit du pont, soit des machines, soit du service général, selon la visite dont il s'agit Ces divers représentants prennent part aux délibérations de la Commission avec voix délibérative. (Loi du 17 juillet 1907, art. 4)

français s'il n'a fait constater par la même commission (art. 4) qu'il satisfait aux conditions imposées aux navires français (art. 1er). »

Le décret du 21 septembre 1908 fixe les renseignements, dessins et plan que doit contenir toute demande de permis de navigation adressée à l'administration de l'inscription maritime par le propriétaire d'un navire de plus de 25 tonneaux, le cube d'air des locaux affectés à l'habitation de l'équipage et des personnes embarquées et les dispositions générales propres à en assurer la salubrité ; l'installation des couchettes, lavabos et autres détails afférents à ces locaux, les mesures de propreté et d'entretien qui y sont observées, etc.

Il faut connaître ensuite les conditions que devront remplir les appareils à vapeur ou à propulsion mécanique, l'énumération des instruments nautiques et de tous les objets d'armement qui devront être obligatoirement à bord de tout navire, l'énumération des installations, embarcations, appareils ou engins de sauvetage que devra posséder le navire en vue d'assurer le sauvetage collectif ou individuel, ainsi que les communications, en cas de sinistre, du bord avec la terre.

Ce même décret fixe les règles générales d'après lesquelles il sera calculé pour les navires à passagers le nombre maximun de ceux-ci, et pose enfin les conditions dans lesquelles la loi de 1907 et les règlements d'administration publique rendus pour

assurer son exécution seront portés à la connaissance des intéressés (art. 129 : le texte de la loi du 17 avril 1907 ainsi que celui des règlements d'administration publique rendus en exécution de ses prescriptions doit se trouver à bord des navires de 25 tonneaux et être communiqué par le capitaine sur leur demande aux personnes embarquées ; il doit également être mis à la disposition des inscrits maritimes de tous les quartiers et préposés de l'inscription maritime).

Des institutions privées se sont depuis longtemps fondées dans la plupart des contrées maritimes à l'effet de renseigner les divers intéressés sur le degré de confiance attribuable aux navires en construction. Les sociétés anonymes françaises, le Véritas, le Registre maritime, ainsi que les sociétés anglaises le Lloyds Register of British and Foreing Shipping, le London register, le Liverpool register envoient dans les principaux ports des experts chargés de suivre la construction ou de reconnaître les réparations effectuées.

Aucune responsabilité d'ailleurs n'incombe à ces experts dont les décisions n'offrent qu'un caractère de garantie morale (1).

Les marins français, ainsi assujettis à une première visite (art. 1er de la loi), devront, après leur mise en service, être examinés dans les ports de

---

(1) Arrêté du 3 septembre 1908. *Journal officiel* du 3 septembre 1908.

France ou dans ceux des colonies lorsque douze mois se seront écoulés depuis la dernière visite subie. Ils devront être visités également dans l'intervalle, par décision de l'administrateur, toutes les fois qu'ils auront subi de graves avaries ou de notables changements dans leur construction. La commission chargée de ces visites est composée de l'administrateur, de l'inspecteur de la navigation et d'au moins deux experts techniques. L'article 7 stipule enfin qu'il sera créé, dans chacun des ports désignés par décret, un inspecteur de la navigation, dont les principales attributions consistent à visiter tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long cours, au cabotage national ou international, et s'assurer que ce navire est dans de bonnes conditions de navigabilité ou de conservation.

Les mesures de sécurité à l'étranger. — La législation anglaise oblige tout armateur à déterminer à chaque voyage l'immersion maxima qu'il se propose de donner à son navire. Les chargements sur le pont, si dangereux pour les déplacements du centre de gravité qu'ils peuvent occasionner, sont formellement interdits en hiver, de même que les chargements de grains en grenier, sous peine de rétention du navire au port ou d'amendes très importantes. L'insuffisance numérique de l'équipage (undermanning) est encore une des causes

qui donne aux agents du « board of trade » le droit de rétention (1).

L'Allemagne délivre gratuitement à chaque navire une plaque en zinc, portant une instruction pour l'emploi des appareils porte-amarres en cas de naufrage.

Le règlement de la Compagnie Mixte de Navigation russe stipule que, tous les jours, à 5 heures du soir, l'équipage devra opérer un simulacre de sauvetage avec la participation des passagers. Il ajoute : « des vivres en quantité, ainsi que des couvertures de laine ne quittent jamais les embarcations, les vivres sont renouvelés à chaque voyage, l'eau toutes les semaines ».

Les mesures de santé. — Le décret précité du 21 septembre 1908 fixe le détail du matériel médical et pharmaceutique établi d'après la durée de navigation et le chiffre du personnel embarqué. Art. 104 : « Tout navire doit être pourvu du matériel médical et pharmaceutique déterminé par les nomenclatures et tableaux annexés au présent règlement. »

Art. 110 : « Les coffres à médicaments, objets de pansement, appareils et instruments de chirurgie sont visités dans les ports de France lorsque six mois se sont écoulés depuis la dernière visite. Cette visite a lieu soit à bord, soit au bureau de

(1) « Our seamen », *Op. cit.*

l'inscription maritime si le propriétaire ou son représentant le désire, en présence du capitaine ou de son délégué et de son médecin du navire s'il y en a un. »

Art. 111 : « Tout navire destiné à naviguer au long cours ou à effectuer au cabotage international ou au grand cabotage national des traversées d'une durée normale de plus de 48 heures, et devant embarquer plus de 100 personnes, est pourvu d'un appareil à désinfecter autorisé suivant les prescriptions des règlements en vigueur et conforme à un modèle approuvé par le conseil supérieur de santé de la marine. »

Le même décret édicte en outre les règles générales d'après lesquelles il peut être exigé un médecin à bord des navires de commerce. Tout navire français, à voiles ou à vapeur, dont l'effectif, équipage et passagers réunis, atteint le chiffre de 100 personnes et qui fait une traversée dont la durée normale dépasse 48 heures, doit avoir, à bord, un docteur en médecine. Il est adjoint à ce docteur un deuxième médecin si l'effectif de l'équipage et des passagers réunis atteint le chiffre de 1.200 personnes, et si la traversée doit durer plus de sept jours. Sur les navires ayant un médecin, lorsque le nombre des personnes embarquées dépasse 300 et lorsque le voyage comporte des traversées de plus de trois jours, ce médecin est toujours assisté d'une personne exclusivement affectée au service médical. Sur les navires ne comportant pas

de médecin, le capitaine, à qui il appartient de donner les soins aux malades, conserve les clefs des coffres à médicaments et en est responsable.

Il convient enfin de noter qu'au départ, l'autorité sanitaire peut et doit vérifier l'état du navire avant de délivrer la patente de santé (1).

---

(1) La patente de santé est l'attestation officielle de l'état sanitaire du navire et du pays de provenance.

CHAPITRE II

LE TRAVAIL

I. — Le contrat de travail du 21 aout 1900.

Avant d'entreprendre l'étude du mode actuel de travail tel que l'a réglé dans son titre II la loi de 1907, il nous paraît intéressant de rappeler brièvement les principales dispositions d'un contrat de travail passé le 21 août 1900 entre le Syndicat Marseillais de la Marine marchande et les Inscrits maritimes.

Contresigné par l'amiral Besson, alors chef du service de la marine à Marseille, ce remarquable contrat, type très caractérisé de contrat collectif, mit fin à une grève générale des inscrits dont les effets auraient pu être désastreux pour l'avenir de notre marine marchande.

Appliquant un principe que l'usage général avait depuis longtemps et partout consacré, la division du temps en quarts et du personnel en bordées, cette convention stipulait que tout travail

accompli en dehors de certaines circonstances (énumérées à l'article 1er) telles que appareillages, mouillages, manœuvres du bâtiment, propreté du matin, lorsque la sécurité du navire ou de la cargaison était en jeu, et dans tous les cas de force majeure, donnait lieu à l'application d'heures supplémentaires payées 0 fr. 50 aux chauffeurs, 0 fr. 40 aux matelots. Les heures de service y étaient réglées de la manière suivante : à la mer, quarts de 4 heures alternant avec des périodes de repos de 4 heures pour les marins et de 8 heures pour les chauffeurs ; en rade et dans le port, les chauffeurs prenaient le service à 7 heures du matin et le quittaient à 5 heures du soir avec repos de 2 heures pour prendre leur repas au milieu de la journée. Les matelots prenaient le service à 6 heures du matin jusqu'à 6 heures du soir, avec droit à trois repos d'une heure. Enfin, la garde, pendant la nuit, était assurée par la bordée de quart.

Bien vite violé, en raison des lourdes charges qu'il imposait à l'armement, ce contrat de 1900 ne contenta pleinement personne. Les inscrits ne tardèrent pas à réclamer la limitation à 8 heures dans la machine et à 10 heures sur le pont de la journée de travail, sauf en cas de force majeure, la fixation obligatoire de l'effectif d'après le tonnage du bâtiment, le paiement des journées de repos hebdomadaire perdues en mer, l'interdiction de tout cumul

de service au port et de service à la mer (1) et la défense absolue pour les inscrits d'exécuter des travaux non professionnels tels que chargements et déchargements de marchandises ou de charbonnages, débardages, peinturages dont la mise en pratique lésait très gravement les intérêts des débardeurs, des dockers et des peintres (2).

Ajoutons que les capitaines au long cours protestèrent, eux aussi, contre le surmenage des équipages et demandèrent, pour l'enrayer, la limitation de la journée de travail et la fixation de l'effectif nécessaire à la conduite du navire.

Emu des plaintes incessantes de tout le personnel maritime et peut-être aussi de l'agitation croissante des Syndicats d'inscrits, le gouvernement songea à doter notre marine marchande d'une loi protectrice qui, à l'instar du décret-loi du 9 septembre 1848 pour les grandes industries terriennes, sanctionnât les droits et les devoirs des tra-

---

(1) Il arrivait fréquemment, en effet, que par application stricte de ce contrat, le matelot accomplissait des journées de travail de 15 et 18 heures ; c'était notamment lorsque, ayant déjà accompli un quart de 4 heures, il était obligé, dès son arrivée à l'escale, de faire les douze heures que comportait le service au port à l'effectif complet. Aussi cet inconvénient, rendu intolérable par la fréquence des relâches, fut-il toujours au premier plan des revendications maritimes.

(2) Revendications présentées par les inscrits lors des grèves de 1904.

vailleurs de la mer, et sauvegardât la sécurité de la navigation maritime.

II. — La loi du 17 avril 1907.

La loi votée le 17 avril 1907 (1) eut un double objectif : la sécurité de la navigation, dont nous avons précédemment étudié les principales dispositions, et la réglementation du travail à bord des navires. C'est sur ce dernier point surtout que portait l'attention du législateur.

Durée du travail à bord. — Le système français est exclusif de toute fixation directe d'effectif minimum; il y tend seulement par la réglementa-

(1) Dépôt à la Chambre le 3 juillet 1903 (Doc. parl. n° 1165, *Journal officiel*, p. 2048). — Dépôt à la Chambre le 26 janvier 1904 par M. Gerville-Réache des procès-verbaux de l'enquête faite par la Commission de la marine (Doc. parl. n° 1464. *Journ. officiel*, p. 443). — Rapport de M. Louis Martin le 13 juillet 1905 (Doc. parl. n° 2647. *Journ. officiel*, p. 1836). — Discussion : Séance du 27 février 1906. — Dépôt au Sénat le 20 mars 1906 (Doc. parl. n° 107. *Journ. officiel*, p. 228). — Rapport de M. Chautemps le 26 février 1907 (Doc parl. n° 46 et annexes). — Avis présenté au nom de la Commission de la marine par M. Cabart-Danneville le 20 mars 1907. — Discussion : Séances des 22, 23 et 26 mars 1907 ; retour à la Chambre le 26 mars 1907 (Doc. parl. n° 908, *Journ. officiel*, p. 275). — Rapport de M. J. Legrand le 27 mars 1907 (Doc. parl. n° 913. *Journ. officiel*, p. 277. — Discussion : Séance du 27 mars 1907.

tion stricte de la journée de travail. « L'effectif de l'équipage du pont devra être calculé de manière à n'exiger de chaque homme en faisant partie que 12 heures de travail par jour. Chaque quart (lire bordée) du personnel des machines doit comprendre au moins un homme par trois fournaux (le règlement d'administration publique prévu à l'article 54 détermine les divers cas dans lesquels l'équipage de la machine doit être réparti en trois quarts. » (Art. 24.)

L'inspecteur de la navigation (art. 7) est chargé de signaler à l'administration les navires dont l'effectif est insuffisant pour assurer normalement l'exécution de cet article 24.

Nous ne saurions trop louer cette façon logique et claire de fixer l'effectif minimum. Car en cherchant, comme le faisaient certains projets (le projet Tréfeu, notamment), une formule expérimentale basée sur le tonnage ou la force des machines du bâtiment, on risque de tomber dans l'arbitraire ou l'anarchie, puisqu'une pareille fixation ne tient compte ni de la diversité des navires, ni des voyages à effectuer, ni des services à rendre, ni de la complexité des machines motrices ; tandis que, par la simple réglementation du travail, on réussit à préserver le personnel de tout surmenage.

La durée du travail à la mer se trouve donc réduite à 12 heures pour l'équipage du pont, à 8 heures pour les chauffeurs; au port, la journée est de 10 et 8 heures.

Toutefois pour les navires ne pratiquant pas le long cours, le cabotage international ou le grand cabotage national, qui n'accomplissent pas des voyages les éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole, et dont la jauge brute (1) est inférieure à 1.000 tonneaux, le service de la machine ne comprend que deux bordées, ce qui porte à 12 heures la journée de travail à la mer des chauffeurs. Ajoutons que, pour tous les navires qui tombent sous le coup de la loi (2), les jours d'arrivée et de départ, les périodes cumulées de service en rade et de service à la mer peuvent atteindre 12 heures pour le personnel du port sans donner lieu obligatoirement à une rémunération supplémentaire, à la condition, toutefois, que ces cumuls ne se reproduisent pas plus de deux fois par semaine.

---

(1) La jauge brute d'un navire s'obtient en divisant par 2.83 le volume de capacité cubique qu'il représente, exprimé en mètres cubes. Un navire, mesurant par exemple 2.830 mètres cubes, a 1.000 tonneaux de jauge. La jauge nette s'obtient en déduisant de la jauge brute les espaces de ce navire inutilisables commercialement (décret du 22 juin 1904).

(2) En principe, et malgré son titre, la loi ne s'applique qu'aux navires jaugeant plus de 25 tonneaux de jauge brute. Il est curieux de constater que le plein effet de cette loi n'atteint que la petite minorité de la flotte marchande : 2.000 navires, montés par 42.500 hommes d'équipage — 28.000 petites unités, occupant 83.000 inscrits, y échappent

Repos hebdomadaire.. — Il convient d'indiquer comme un des plus importants passages de la loi le principe du repos hebdomadaire posé dans l'article 28 : « Le dimanche sera, autant que possible, le jour affecté au repos hebdomadaire. Toutefois, le capitaine pourra choisir un autre jour pour tout ou partie de l'équipage. Dans les ports et rades abritées de France et des colonies, l'équipage du navire ne doit être employé, le jour du repos hebdomadaire, à un travail quelconque, que si ce travail ne peut être différé. En mer, sauf les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des passagers, de la cargaison, est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, l'équipage ne doit être tenu d'exécuter, le jour du repos hebdomadaire, que les travaux indispensables pour la sécurité et la conduite du navire : le service des machines, les soins de propreté quotidiens, l'approvisionnement et le service des personnes embarquées.

Hors ces circonstances, toute heure de travail commandée le jour du repos hebdomadaire, dans le port ou sur rade, donne lieu à une allocation supplémentaire.

Ainsi donc, le capitaine ne pourra pas seulement choisir le jour de la semaine qui conviendra le mieux pour le repos hebdomadaire, mais encore, les travaux préparatoires sont formels sur ce point, ce jour pourra varier de semaine en semaine suivant les besoins de la navigation. D'autre part, le capitaine pourra prescrire le repos par

roulement. S'il en était autrement, l'article 28 précité, qui impose le repos hebdomadaire dans les ports et rades de France et des colonies, mettrait la marine française en état d'infériorité vis-à-vis des marines étrangères, spécialement dans les ports de la côte occidentale d'Afrique où, faute de main-d'œuvre, l'équipage effectue lui-même le chargement et le déchargement.

Nous aurions achevé l'étude, forcément restreinte, de cette loi de 1907, s'il ne nous paraissait intéressant de signaler, en terminant, deux de ses plus importantes innovations : la fixation de l'effectif du personnel officier, et la réglementation du travail des mousses.

Fixation de l'effectif du personnel officier. — Il résulte, en effet, des procès-verbaux de l'enquête faite par la Commission de la Marine en 1906, que les représentants de l'armement avaient vivement insisté sur l'insuffisance du personnel officier et le surmenage qui en résultait.

Leur Association Fédérative déclarait notamment sur ce point : « Les capitaines sont chargés de veiller à tour de rôle à la sécurité du bâtiment. Ils sont, pendant la durée de leur quart, soumis à une tension d'esprit continuelle. En dehors des quarts, ils ont à faire les calculs nautiques, les manifestes (1), les états de solde du personnel, etc...

(1) Les manifestes sont des états constatant la cargaison du navire.

Au port, ils surveillent les opérations commerciales, signent les reçus, vérifient l'arrimage, dirigent la manœuvre à l'arrivée et au départ, heureux lorsqu'ils n'ont pas eu de quart à faire immédiatement avant l'arrivée et quand leur tour n'est pas venu de le reprendre lors de l'appareillage. » De sorte que, souvent, les capitaines accomplissaient des journées de 18 et même 20 heures. L'article 21 de la loi règle l'effectif du personnel officier suivant le tonnage, le genre et le rayon de navigation du bâtiment.

D'autre part, la loi définit ce qu'elle entend par officier. Elle exige que, dans la navigation au long cours et au grand cabotage, tout commandant (en premier ou en second) possède le diplôme d'officier de la marine marchande (1). Elle étend d'ailleurs aux états-majors le bénéfice de la réglementation du travail quotidien et du repos hebdomadaire. La journée de travail de l'officier, travail de quart, c'est-à-dire de présence sur le pont est limitée à 12 heures et à 10 heures dans les ports (2).

---

(1) Le capitaine d'un navire de moins de 25 tonneaux et ne dépassant pas 15 lieues en mer doit être français, avoir 24 ans et 60 mois de navigation au moins. Il doit avoir satisfait aux épreuves du concours d'officier de la marine marchande pour commander au cabotage et au long cours.

(2) Il ne nous paraît pas indispensable d'insister sur les obligations imposées au capitaine avant, pendant et après le voyage. Ce sont pour la plupart des prescriptions légales

Réglementation du travail des mousses. — La deuxième grande innovation de la loi de 1907 vise, avons-nous dit, le travail des mousses.

Avant 1907, en effet, tout individu âgé de 10 à 16 ans révolu pouvait être porté comme mousse sur les registres de l'inscription maritime et sur les rôles d'équipage des navires de l'Etat et du Commerce (1). La loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime, en immatriculant dans la catégorie des inscrits provisoires tous ceux qui commençaient à exercer la navigation à titre professionnel, maintenait expressément cette faculté.

Le législateur avait, d'ailleurs, pris, pour assurer le recrutement des mousses, des mesures impératives. L'embarquemnt d'un mousse était rendue obligatoire à bord de tout navire ayant plus de 2 hommes d'équipage (Décret-loi de 1852); 2 mousses étaient nécessaires pour un équipage de plus de 20 hommes, 3 pour 30 hommes, etc... Désormais, article 29 de la loi de 1907, l'inscription provisoire sur les registres de l'administration maritime et l'embarquement à titre profes-

---

qui découlent du rôle particulier que joue le capitaine. En effet, quoique marin comme les autres, quoique louant ses services au propriétaire du navire, il est surtout et avant tout le mandataire de l'armateur, et c'est en cette qualité qu'il passe tous les actes juridiques nécessaires au succès de l'expédition (Code de commerce, art. 225 et suivants).

(1) Décret du 23 mars 1852 dit « décret disciplinaire et pénal de la marine marchande ».

sionnel sont interdits pour les enfants âgés de moins de 13 ans révolus (12 ans avec le certificat d'études primaires). D'autre part, la loi assimile aux marins les mousses et novices (mousses de 16 à 18 ans) au point de vue de la durée en travail quotidien, alors qu'antérieurement on exigeait souvent des mousses un travail de 16 heures (de 4 heures du matin à 8 heures du soir). La loi prohibe enfin l'emploi des mousses pour le travail de nuit et celui des soutes et chaufferies.

Il est à regretter, croyons-nous, que le législateur n'ait pas fixé un âge plus élevé (16 ans notamment) pour l'embarquement des mousses. 13 ans est un âge bien tendre, en effet, pour affronter, en même temps que les intempéries et les dangers de la mer, la promiscuité et la brutalité de certains hommes d'équipage (1). La division du travail a été poussée si loin, à bord des navires, que de longs apprentissages ne sont plus nécessaires et d'ailleurs, comme le dit M. Anatole Le Braz : « Ce n'est pas se familiariser avec la mer que de passer des journées à être bafoué, abruti, martyrisé par les hommes ! Et certes, les intérêts de la marine n'ont rien à faire ici. On n'embauche pas des mousses pour leur apprendre leur métier

---

(1) En dépit de la circulaire ministérielle du 13 mai 1878 qui recommande aux capitaines une grande sollicitude à l'égard des enfants qui leur sont confiés, ceux-ci subissent à bord de certains petits bateaux de véritables martyres.

de marin, on les embauche parce qu'on peut leur faire faire tous les métiers presque pour rien. »

Telles ont été les plus notables modifications apportées par la nouvelle loi aux conditions du travail dans la marine marchande. Nous ne discuterons pas la légitimité de cette intervention législative dans un contrat de travail conclu entre adultes, ni ses onéreuses conséquences pour l'industrie des transports maritimes! nous nous contenterons de signaler les deux conflits que les imperfections et surtout l'insuffisance de cette loi soulevèrent dans le monde maritime.

Grève du 22 avril 1907. — La première grève que fit naître cette réglementation surgit le 22 avril, quelques jours à peine après la promulgation.

A bord de deux paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes prêts à partir, les équipages refusèrent d'embarquer à cause de la non-application de prescriptions des décrets de réglementation. Matelots et chauffeurs réclamaient le paiement des journées de repos hebdomadaire qu'il leur avait été impossible de prendre en cours de route, ou ce repos lui-même (art. 12 du Règlement du 20 septembre 1908). Sur le refus de la Compagnie, le débarquement en masse fut décidé.

Le conflit se généralisa bien vite : maîtres d'hôtels, garçons, employés de restaurant, matelots et chauffeurs débarquèrent à leur arrivée au port

d'attache, laissant à bord quatre des leurs, chargés de la sécurité et de la garde du navire.

Les relations postales se trouvant assurées par les navires de l'Etat et les bâtiments étrangers, le calme régna dans tous les ports. La grève garda, d'ailleurs, pendant toute sa durée, une allure nettement pacifique (1). Aux revendications des inscrits, les armateurs répondirent qu'ils étaient prêts à appliquer la loi de 1907 malgré les lourdes charges qui en résultaient pour eux, mais que les exigences des matelots, d'ailleurs entretenues par les chefs de Syndicats, présentées dans des conditions illégales (c'est-à-dire au moment du départ) devaient faire tomber leurs auteurs sous le coup du décret disciplinaire et pénal de 1852, qu'au surplus, en ce qui concernait le repos hebdomadaire (unique cause du conflit) ils entendaient se conformer aux prescriptions de l'article 28 de la loi du 27 avril 1907, qui spécifiait clairement et sans ambiguité les conditions dans lesquelles le repos pouvait être octroyé à bord et non au règlement d'administration publique de septembre

---

(1) La Confédération générale du travail envoya des délégués dans tous les ports pour engager les inscrits à regagner leur bord avant d'engager des pourparlers. On ne peut qu'éprouver un légitime étonnement à constater qu'une mesure aussi sage et aussi prudente émanait de la C. G. T.

1908, dont les dispositions (1) ne pouvaient s'appliquer à la flotte marseillaise.

A cette prétention des armateurs de négliger dans les lois ou règlements les articles contraires à leurs intérêts, les inscrits répondirent par une demande d'arbitrage. Ils offrirent à M. Picard, alors ministre de la Marine, le soin de solutionner le conflit. M. Ditte, président de la Chambre de Commerce de la Seine, choisi par le ministre et accepté par les deux parties en cause, décida que le repos était dû à tout le monde à bord à raison d'un jour sur sept et que, si, par suite de circonstances fortuites, ce repos ne pouvait être accordé pendant la traversée, il devait être compensé dès l'arrivée par autant de jours de congé avec solde. C'était le triomphe complet de la thèse syndicale.

Grève du 23 mars 1910. — Le deuxième conflit, bien plus grave pour les intérêts généraux du com-

---

(1) Décret du 20 septembre 1908, art. 14. Sur ces navires, (navires de plus de 25 tonneaux) hors les cas de force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, cas dont le capitaine est juge et qu'il doit mentionner au livre de bord, aucun homme de l'équipage du pont ne peut être astreint à faire, sans une rémunération supplémentaire calculée conformément aux contrats et usages pour *les 6 jours de travail à la semaine*, plus de 72 heures de travail s'il appartient au personnel du pont, et plus de 54 heures lorsqu'il fait partie du personnel de la machine et que le service de la machine est réglé à deux quarts.

merce et de l'industrie eut encore pour cause une interprétation erronée des lois et règlements en vigueur. Considérant que les sujets indigènes coûtaient moins cher, parce que moins bien payés que les Français, qu'ils n'étaient d'ailleurs pas soumis aux mêmes règles d'hygiène et qu'ils se contentaient d'une nourriture bien moins chère (riz, poisson sec, sans alcool ni vin), la Cie Touache (Cie de navigation mixte) émit la prétention de remplacer à bord de ses paquebots faisant le service de la Méditerranée le quart de matelots étrangers que le décret de 1793 lui permettait d'embarquer par des indigènes sujets arabes. Or, seule, la Cie des Messageries maritimes, aux termes du décret du 22 avril 1872, est autorisée à embarquer, en outre des étrangers, des ouvriers asiatiques ou africains (noirs ou jaunes) pour le passage exclusif de ses navires dans la Mer Rouge et l'Océan Indien.

Aussi, dès le mois de mars 1910, les syndicats d'inscrits, énervés par le chômage qui, depuis de longs jours sévissait sur leur corporation, avaient-ils protesté au bureau de la marine à Marseille contre cet emploi d'indigènes à bord des paquebots de la compagnie Touache.

« Aux termes des lois et décrets, disaient-ils, les indigènes ne peuvent être considérés ni comme des étrangers, ni comme des Français. Pour les étrangers embarqués, les armateurs versent, en effet, à la caisse des Invalides, 8 0/0 des salaires.

Pour les indigènes, le versement n'est que de 3 0/0. En outre, tandis que les inscrits contribuent pour 5 0/0 de leurs salaires à la gestion de cette caisse, les indigènes ne versent rien pour embarquer à bord des navires français. L'étranger, enfin, est obligé de présenter des pièces d'identité et une permission de son gouvernement, formalité dont sont totalement dispensés les indigènes. »

Le gouvernement n'ayant pas cru devoir répondre à ces protestations, l'équipage du Moulouya (compagnie Touache) refusa, le 23 mars, de prendre la mer tant que les sujets indigènes employés à bord n'auraient pas été remplacés. Une grève maritime de 24 heures fut décidée pour soutenir ces prétentions. La Cie répondit en faisant incarcérer, sous prévention de désertion, une partie de l'équipage du Moulouya.

La grève revêtit aussitôt un caractère d'extrême gravité, et les débarquements volontaires se généralisèrent. Le gouvernement, d'ailleurs, prit nettement position contre les inscrits en prêtant aux compagnies ses propres marins, et en utilisant les bâtiments de la marine de guerre pour suppléer à l'insuffisance des moyens de transport. M. Chéron, sous secrétaire d'Etat au Ministère de la marine, vint à Marseille exhorter les équipages, et, au nom de la discipline, de l'intérêt général, les engager à regagner leur bord. Son appel restant sans écho, il déposa entre les mains du Procureur de la République, une plainte pour entrave à la liberté

du travail, contre le bureau du syndicat des inscrits (1).

Nous n'insisterons pas sur les faits très graves qu'entraîna cette intervention, jugée inopportune, d'un membre du gouvernement. Les inscrits que, seul, l'emprisonnement quasi-illégal de leurs camarades avaient fait départir de leur calme et patiente réserve, adressèrent alors à la municipalité et au conseil général, pour être transmise au chef du gouvernement, une liste complète de leurs revendications. Toutefois devant l'indifférence du Président du Conseil et le refus formel du préfet de recevoir leurs délégations, lassés, d'ailleurs, d'une lutte déjà trop longue, où tous les éléments leur devenaient contraires, les inscrits regagnèrent peu à peu leur bord non sans voir bien des leurs congédiés et sur-le-champ remplacés !

La grève eut son dénouement logique dans une interpellation que M. Bouisson, député, adressa dans la séance du 8 juillet 1910 à M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la marine.

Aux critiques assez vives que certains députés socialistes lui adressèrent alors sur son « attitude partiale et autoritaire pendant cette douloureuse

---

(1) Le procureur de la République comprit si bien la gravité d'une pareille plainte qu'il donna ordre d'ouvrir une information non point contre des personnes nommément désignées, le délit ne lui paraissant pas suffisamment établi, mais contre inconnu.

crise », M. Chéron répondit, avec la jalouse obstination d'un homme qui a le sentiment de tenir la vérité, qu'il s'était simplement efforcé de faire prévaloir la légalité et la discipline, d'enrayer par tous les moyens ce mouvement à caractère trop nettement politique et révolutionnaire.

Parmi les nombreuses questions économiques et sociales qui furent agitées à cette occasion, rôle du conseil supérieur de la marine marchande et de la commission mixte, application du décret sur l'arbitrage (19 mars 1910), liquidation des pensions pour invalidité, deux surtout retinrent l'attention du Parlement: le rôle de la commission mixte et du conseil permanent d'arbitrage, ainsi que la reconnaissance du droit de grève des inscrits.

Commission mixte et conseil permanent d'arbitrage. — Après les graves difficultés qu'avait soulevées l'application de la loi d'avril 1907, le sous-secrétaire d'Etat de la marine, pensa que, pour faire une application loyale de cette loi, les représentants des armateurs et des représentants des inscrits devaient être rapprochés dans une même commission pour étudier de concert les points de détail auxquels touchait cette importante loi. Ce fut l'origine de la Commission mixte.

Dès sa 1re séance, cette commission, composée comme l'indique son nom, mi-partie d'armateurs et mi-partie d'inscrits, décide de n'examiner, en

principe, les réclamations présentées qu'à la condition :

1° Si elles émanaient des armateurs, de n'avoir pas été précédées ou suivies de mesures collectives d'exclusion.

2° Si elles émanaient des inscrits, de n'avoir pas été précédées ou suivies de cessation de travail.

Cette œuvre de M. Chéron, inspirée par une sentiment de sagesse qu'on ne saurait trop louer, puisqu'il tendait à diminuer la fréquence et l'intensité des heurts entre les compagnies de navigation et leurs commettants, ne rencontra dans le monde maritime que suspicion et froideur. Les armateurs, par l'intermédiaire de leur comité central firent connaître à M. Chéron leur intention de refuser toute collaboration à cette commission (lettres du 27 décembre 1909 et 7 janvier 1910) (1).

« Sans entrer dans la discussion des termes de la commission mixte — de cette fameuse commission mixte ! — nous considérons, disait M. Fabre, armateur à Marseille, que les accords passés à cette commission, ne sauraient avoir force de loi, et ne peuvent, en aucun cas, nous engager.»

Les inscrits, du reste, professaient, à l'égard de cette commission, un aussi parfait dédain et ce

---

(1) Voir sur ce point : Séance de la Chambre des députés du 8 juillet 1910 ; Chambre des députés, Interpellation Guernier, 23 février 1910 et interpellation Bouisson du 8 juillet de la même année.

ne fut pas là le moindre des reproches que leur adressèrent les membres du gouvernement, lors de la grève de 1910.

« Nous avons poussé, vis à vis des inscrits maritimes, l'esprit de conciliation jusqu'aux plus extrêmes limites, disait M. Briand, alors président du Conseil. Pour éviter, à l'avenir, des conflits dans les conditions lamentables où ils s'étaient précédemment produits, nous avons constitué un système de commission mixte, et il était convenu entre les parties que toute cause de désaccord leur serait soumise. De leur côté, les inscrits s'étaient engagés formellement à ne plus abandonner le bord. S'ils avaient des réclamations à formuler, ils devaient les faire connaître et attendre les décisions qui interviendraient ultérieurement. L'incident de mars dernier (incident du Moulouya) est une rupture brusque, incompréhensible et inexcusable de cet accord.» (1)

Les résultats de la commission mixte ne furent donc pas très heureux. La loi du 24 juillet 1909 (2) votée sur l'initiative de M. Paul Boncour remplaça d'ailleurs cette commission par un conseil permanent d'arbitrage. Le décret du 19 mars 1910,

---

(1) Interview reproduite dans presque tous les journaux.

(2) Art. 2. Il sera institué par décret du Président de la République un conseil permanent d'arbitrage qui devra être saisi sans délai des différents d'ordre collectif entre les Compagnies de transport et leurs équipages.

préparé par une commission spéciale détermine la composition de ce conseil dont font partie, en nombre égal, les représentants élus par les employeurs et les employés. Il organise la procédure et fixe le délai dans lequel la sentence devra être rendue.

Il ne semble pas que cette nouvelle institution de conciliation et d'arbitrage ait eu, malgré les avantages évidents qu'elle présente, un meilleur sort que la commission mixte. Inappliqué lors de la dernière grève maritime, le décret du 19 mars 1910 n'a pu capter la confiance des inscrits qui ont d'ailleurs toujours refusé de procéder à l'élection de leurs représentants (1).

Le droit de grève des inscrits. — La 2e question que soulevèrent ces débats parlementaires fut la reconnaissance du droit de grève des inscrits. Nous ne saurions passer sous silence les arguments qu'adversaires et partisans de ce droit ont alors fait valoir à l'appui de leur thèse.

Poser la question du droit de grève des inscrits disaient les adversaires de ce droit, revient à se demander si, malgré les nombreux avantages que la loi confère à leur qualité, ils ne peuvent être considérés comme de simples salariés et invoquer le bénéfice de la loi du 25 mai 1864. Or, légale-

(1) Lire l'ordre du jour du Conseil d'administration de l'Union Syndicale des marins du commerce de Marseille.

ment, tout s'oppose à une pareille assimilation. Le décret-loi du 23 mars 1852 pose le principe que tout matelot est déserteur qui s'absente du bord pendant 3 fois 24 heures. En excluant toute appréciation du motif de l'absence, ce décret a formellement interdit, semble-t-il, le débarquement volontaire et durable. De même la loi de 1864 qui a formellement reconnu aux ouvriers le droit de coalition, n'ayant pas abrogé les dispositions du décret-loi sur la désertion, a prétendu rester inapplicable aux inscrits.

Certains auteurs ajoutaient même : « Le contrat qui lie matelot et armateur étant bilatéral, il n'appartient à l'inscrit, pas plus qu'au propriétaire du navire, de le rompre sans l'assentiment de son cocontractant.

D'ailleurs, « conçoit-on, disait M. Vernaux (1), que des marins, chauffeurs et mécaniciens puissent se concerter pour l'arrêt en mer des paquebots sur lesquels ils servent ? La législation ouvrière maritime a un caractère de plus que la législation ouvrière terrienne. Le marin doit, en effet, non seulement faire face aux nécessités de son travail journalier, mais il a pris, pour ainsi dire, l'engagement d'assurer par une collaboration de tous les instants la sécurité des vies humaines confiées à sa vigilance. »

---

(1) Verneaux. L'Industrie des transports maritimes au XIX^{e} siècle.

N'est-il pas à craindre, enfin, que les armateurs, obligés de composer leurs équipages pour les trois quarts au moins de matelots français, ne soient entraînés à la ruine par une grève de leurs commettants ?

A ces divers arguments, les défenseurs des matelots grévistes répondaient :

Il est inadmissible d'appliquer à un droit reconnu en 1864 un décret de douze ans antérieur. D'ailleurs, peut-on, raisonnablement, assimiler la grève à une désertion ? La seule raison d'être de ce décret à réglementation si stricte et si sévère a été d'assurer la sécurité de la navigation en mer. Or cette sécurité se trouve-t-elle compromise par le débarquement collectif des matelots avant l'appareillage ? Bien loin d'être une désertion, la grève n'est ici qu'une simple rupture du contrat de travail. Son but n'est pas une diminution de la discipline ou de l'autorité du commandement, mais une perte pécuniaire pour l'armateur.

Et si, demandant aux faits la consécration expérimentale de cette thèse, on invoque des précédents, il est aisé de se rendre compte que les pays à absolutisme intransigeant et, à combien plus forte raison, les républiques les plus libérales, ont toujours reculé devant l'application intégrale du droit maritime aux conflits du travail. Ni les matelots grévistes anglais, ni les inscrits allemands de Hambourg, ni les équipages américains, dans les diverses grèves qui, depuis

1890, ont soulevé si souvent leurs puissantes corporations, ne se sont vus assimilés aux déserteurs et poursuivis comme tels.

D'ailleurs, en France même, lors des grèves du Havre de 1900 et de Marseille de 1904, pour ne citer que les plus importantes, MM. de Lanessan et Pelletan, ministres de la Marine, estimèrent le décret-loi inapplicable aux inscrits grévistes. « Les matelots font grève, disait M. Pelletan ; peut-on dire qu'ils essayent d'abandonner le navire dont ils sont descendus passagèrement ? Ce ne sont pas des hommes qui se refusent à la solidarité du péril commun, ce sont des salariés qui discutent avec celui qui les salarie. » Et M. de Lanessan ajoutait : « Le décret de 1852 constitue une réglementation parfaite pour le temps ordinaire, répondant très bien aux besoins de la navigation. Il faut le conserver. Mais, à mon avis, il ne peut pas être appliqué en matière de grève. Dans ce cas, il y a également rupture de contrat pour la plupart des intéressés, mais la rupture du contrat n'entraîne que des dommages pécuniaires pour les armateurs; elle ne peut compromettre la sécurité de la navigation. Et tout le monde sait que la sécurité de la navigation en mer, qui exige l'autorité absolue du commandant et une discipline sévère des équipages, est la seule raison d'être d'une réglementation aussi étroite que celle du décret-loi de 1852. »

A notre avis, le problème du droit de grève des

matelots a trop perdu de son importance pour que nous nous attardions à le discuter ici. En outre, les conflits du travail sont si fréquents, les heurts entre le capital et la main-d'œuvre deviennent si violents que vouloir arracher à des salariés, quels qu'ils soient, leur droit de coalition, soulèverait de vives et unanimes récriminations.

Nul ne songe, d'ailleurs, à contester que le matelot soit un salarié; dès lors, vouloir lui appliquer, dans sa stricte sévérité, le décret-loi de 1852, ne serait-ce pas donner aux Compagnies maritimes le moyen d'échapper à toutes les discussions d'ordre économique qui pourraient s'élever entre elles et leurs commettants ?

Ce n'est pas, enfin, le point de savoir si les inscrits ont le droit de faire grève qu'il convient de discuter, c'est la légitimité de leurs revendications. Peut-on y faire droit ? Le problème juridique du droit de grève devient une question secondaire, une question de pure forme.

La réglementation du travail à l'étranger. — 1° Angleterre : Les textes sont peu nombreux en cette matière. Des instruction du Board of trade datant de 1898 exigent seulement que les vapeurs de plus de 200 pieds (60 mètres) aient un nombre suffisant de matelots pour répartir le travail entre deux bordées et attribuer à chacune au minimum un homme compétent à la barre et un autre à l'avant, et en conserver un troisième disponible

sur le pont. L'insuffisance d'effectif est au nombre des motifs qui peuvent faire déclarer le navire hors d'état de naviguer (loi du 6 août 1897). Le dimanche, en mer, l'homme de barre et l'homme de veille à l'avant sont seuls de service sur le pont. Rien n'est changé dans les machines.

2° En Allemagne : Les règles minutieuses de la loi sur les gens de mer, 7 juin 1902, stipulent que l'équipage doit servir par quart. Le service de la machine est généralement fait par trois quarts. Le travail au port et dans les rades ne doit pas dépasser 10 heures (8 heures sous les tropiques). Le service accompli, les dimanches et jours fériés compte comme temps supplémentaire, sauf quand il est accompli à la mer et qu'il est en même temps strictement nécessaire à la conduite ou à la sécurité du navire.

CHAPITRE III

LE RÉGIME DISCIPLINAIRE A BORD

Les nombreux dangers auxquels se trouvent exposées les expéditions maritimes, les risques si considérables et si lourds que courent les passagers et l'équipage ont attiré l'attention des législateurs de tous les temps et de tous les pays sur la nécessité d'une réglementation spéciale en matière de transports maritimes. Equipage et passagers forment, en effet, une société qu'en raison des circonstances particulières et des éléments au milieu desquels elle évolue, on ne saurait laisser à l'état anarchique. A ce groupe humain qui, loin de tout secours, de toute organisation, de tout pouvoir constitué traverse les mers désertes, il faut un chef aux pouvoirs étendus et fortement sanctionnés, un chef reconnu et respecté par tous ceux qui peuplent le navire.

Aussi voyons-nous, dès les temps les plus reculés, s'établir sur les navires marchands une hiérarchie aussi fortement constituée que dans la marine de guerre.

Les rôles d'Oléron nous apprennent qu'à bord, la discipline est à la fois paternelle et sévère. Le capitaine est un véritable paterfamilias dont le droit va jusqu'à disposer de la vie de ses matelots.

Le « Consulat de la Mer » renferme également sur ces matières des dispositions qui nous édifient entièrement sur le genre de soumission qu'on imposait aux matelots. Perte du loyer et de la robe (part du frêt), triple plongeon forcé, amputation de la main, empalement, pendaison et divers autres châtiments corporels ingénieusement cruels rappelaient le marin coupable au respect de la discipline (1).

La loi du 22 août 1790, malgré les vœux exprimés par l'Assemblée Constituante pour la suppression de tout châtiment corporel, laissa subsister le droit de correction disciplinaire à bord des navires de l'Etat aussi bien que sur ceux de la marine marchande.

Cette suppression des peines corporelles, œuvre du Gouvernement Provisoire de 1848, n'eut pas un sort heureux; l'anarchie, l'indiscipline qu'elle entraîna dans notre marine marchande, incitèrent le gouvernement à rétablir la rigueur un moment suspendue de la législation maritime pénale.

Le 24 mars 1852 parut, en effet, un décret disciplinaire, véritable code pénal maritime. Les prin-

---

(1) L'ordonnance de 1681, donne de ces diverses peines de suggestives descriptions.

cipaux articles de ce décret n'étant pas abrogés, il est intéressant d'en extraire les dispositions essentielles.

Décret de 1852. — Trois sortes d'infractions peuvent être commises à bord : fautes de discipline, délits maritimes, crimes. L'article 58 du décret donne, des diverses fautes contre la discipline, une longue énumération. Ce sont, en général, les faits de négligence, de paresse ou d'indiscipline qui ne constituent qu'une faute légère ou un simple manquement à l'ordre, au service du navire, aux obligations stipulées dans le contrat d'engagement.

Les sanctions sont différentes suivant que le coupable est officier, matelot ou simple passager. Pour les officiers, la suspension de commandement et les arrêts; pour les passagers, les arrêts avec exclusion de la table du commandant, ou la privation du droit de monter sur le pont; pour les matelots, la privation de boisson fermentée, la consigne, la retenue de un ou plusieurs jours de solde, la boucle, la prison et le cachot sont les peines d'usage le plus courant.

Le capitaine est seul compétent pour l'application de ces divers châtiments. Il doit toutefois enregistrer chacun d'eux sur le livre des punitions et faire viser ce livre à chaque escale par une autorité supérieure, maritime ou consulaire.

Des peines étrangères au décret disciplinaire, et

partant illégales, sont fréquemment appliquées pour ces sortes d'infractions à bord de nos navires de commerce : c'est ainsi que, pour un léger manquement à la discipline, le matelot se voit souvent condamné à deux heures de peloton (pendant tout ce temps, le marin doit rester debout à un endroit quelconque du navire).

Une autre pratique, aussi courante qu'illégale, consiste à retenir secrètement une partie du salaire dû au matelot délinquant. Parvenu au terme de son voyage, ce dernier ne reçoit, à son grand désappointement, qu'une partie seulement de l'argent qu'il a gagné.

Enfin, l'usage tend à se généraliser dans l'armement, d'inscrire sur un carnet dont seul le capitaine peut disposer, toutes les infractions commises par les membres de l'équipage. Ce carnet, auquel il serait difficile de reconnaître un caractère officiel ou légal, est remis à l'armateur. Celui-ci, par esprit de solidarité, en transmet copie à toutes les maisons d'armement qui, connaissant ainsi les qualités ou les défauts des inscrits, ont tout loisir de refuser les plus mauvais d'entre eux.

Ces fiches confidentielles, arme qui peut devenir redoutable aux mains d'un patronat haineux et antisyndicaliste, soulèvent dans le monde maritime de légitimes et très vives récriminations.

Aux divers délits maritimes dont peut se rendre coupable le matelot à bord (indiscipline répétée,

désobéissance, rixes, ivresse avec désordre, désertion, rebellion non armée, voie de fait), le décret applique certaines peines dont on peut citer, parmi les plus généralement appliquées : l'amende, la boucle, l'emprisonnement, la suspension de commandement.

La compétence de ces divers délits est donnée à un tribunal spécial appelé tribunal maritime commercial qui, sous la présidence de l'administrateur du quartier maritime, comprend : un armateur, un capitaine au long cours, un maître d'équipage ou mécanicien (1).

L'altération des vivres, la rebellion armée, le complot contre l'autorité, la piraterie, constituent des crimes que, seule, la Cour d'assises peut connaître. Le capitaine n'a, sur eux, que de simples pouvoirs d'instruction.

La répression pénale à l'étranger. — L'Angleterre prévoit, dans son Merchant Shipping Act (articles 114 et 225) une série de peines variant depuis la confiscation du salaire jusqu'à l'emprisonnement pendant 12 semaines. L'armateur peut, en outre, insérer dans les contrats d'engagement certaines clauses prévoyant l'établissemnt de règlements pour le maintien de l'ordre et de la discipline à bord.

---

(1) On n'a pas prévu d'appel de ce tribunal spécial à une autre juridiction. Seul, le recours en cassation est possible.

La législation anglaise assimile enfin l'absence sans permission à une désertion.

L'Allemagne applique aux gens de mer la plupart de nos pénalités; la loi du 27 décembre 1872 énumère, comme notre décret-loi, les diverses infractions qui peuvent être commises à bord; elle distingue également entre les infractions ordinaires et les fautes de discipline. Le matelot déserteur au cours du voyage est passible d'une amende de 300 marks ou de 3 mois d'emprisonnement.

Identique à la nôtre en ce qui concerne la répression des délits maritimes, la législation des Pays Scandinaves offre cependant un caractère particulier : en effet, il est interdit au matelot de louer ses services avant la fin du contrat en cours, et de laisser passer la date de l'engagement sans se rendre à bord. La désertion donne lieu à des mesures préventives en même temps que répressives : le capitaine qui prévoit que son équipage a l'intention de déserter, peut tenir, sous une garde spéciale, les effets de ses matelots.

DEUXIÈME PARTIE

LA PRÉVOYANCE, LA MUTUALITÉ ET L'ASSISTANCE

I. — Intensité des risques dans la marine marchande et nécessité pour les inscrits d'une protection légale.

Le marin *ne sait pas* et ne *peut pas* épargner; c'est là, pour ainsi dire, le risque le plus grave de sa dangereuse carrière. Impuissant à améliorer de lui-même sa condition précaire, fataliste, peu raisonneur, il est rebelle à toute idée de prévoyance. Habitué à envisager le péril avec insouciance, rien n'altère sa bonne humeur, cette joie « sans gaîté, lourde, un peu sauvage, faite surtout d'insouciance et de défi, de vigueur physique et d'alcool sur laquelle pèse, moins déguisée qu'ailleurs, l'éternelle menace de mourir » (1).

(1) Pierre Loti. Pêcheurs d'Islande.

Les dangers, les privations, les intempéries, loin de l'émouvoir, ne font qu'attiser ses besoins immodérés de jouissance. Aussi la législation française le considère-t-elle, et avec raison, comme ayant besoin d'appui dans certains de ses rapports civils. « Cet homme, que la nature même de sa profession voue à l'obéissance et forme au désintéressement, qui passe sa vie hors du milieu où les intérêts se débattent, qui ne connaît et ne cherche jamais à connaître ni ses droits, ni les moyens de les faire valoir, qui, après plusieurs mois, quelquefois plusieurs années de privation, reçoit, loin de sa famille, son soutien moral naturel, le salaire accumulé d'un long temps de service, que toutes ces conditions livrent comme une proie fatale aux exploitations malsaines, cet homme n'est pas armé contre la société qui l'entoure, il a besoin de lois protectrices et d'un tuteur officieux.» (1)

Nulle industrie, en effet, n'est plus pénible ni plus dangereuse. La mer est grosse de périls latents ou immédiats. Le navire est une usine qui réunit à la fois les risques ordinaires des usines terrestres (chute, brûlure, asphyxie) et les dangers nautiques (tempêtes, brouillards, récifs, avaries, abordages, échouements, manque de vivres et d'eau). La maladie, l'infirmité, la mort, sont pour le marin des risques particulièrement graves, fré-

---

(1) Fournier et Neveu. *Op. cit.*

quents ou prématurés (1). A supposer qu'il y ait échappé, il sera rapidement atteint par l'invalidité résultant d'une vieillesse précoce. Dès lors, ne semble-t-il pas que l'Etat ait le devoir impérieux de couvrir, aux lieu et place du marin imprévoyant, ces risques si nombreux et si lourds ?

Nous n'entrerons pas ici dans le détail de la discussion désormais classique du fondement de la prévoyance. Liberté ou obligation, en théorie peu nous importe. Les partisans de l'une comme de l'autre présentent en faveur de leur thèse des arguments également acceptables. Qu'il nous soit simplement permis de constater que les législations positives tendent de plus en plus à consacrer le principe de l'obligation et, qu'en outre, la psychologie du matelot rend cette obligation nécessaire.

Au surplus, depuis près de trois siècles, l'inscrit est fondé à tenir l'administration de la Marine pour une protectrice-née dont la sollicitude allège ses souffrances et soutient ses vieux jours. Cette intervention bienfaisante, continue et minutieuse, renforce son incurie dans la mesure très large où elle rend son initiative inutile (2).

L'Etat a donc, vis-à-vis du marin, à remplir le

---

(1) Mortalité accidentelle moyenne des années 1896, 1897, 1898 et 1899 (*Bulletin de l'Office du Travail*, 1898, p. 221 ; 1899, p. 366 ; 1900, p. 608). Nombre de tués par 1000 ouvriers : Marine marchande, 7,40 ; mines, 1,35 ; chemins de fer, 1,10 ; autres industries, 0,15

(2) Voir en ce sens J. Trappenard : L'établissement des Invalides de la marine, Paris, 1906.

rôle de tuteur; ce rôle, il l'a depuis longtemps assumé par la création de l'établissement des Invalides de la Marine, établissement public national de prévoyance obligatoire, institué en faveur des inscrits.

Composé de quatre caisses distinctes : Caisse des gens de mer, Caisse des prises, Caisse de prévoyance et Caisse des Invalides, cet établissement offre aux marins un double service d'assurance en même temps que certaines garanties et certaines facilités.

Grâce à lui, en effet, l'Etat entrepose gratuitement (Caisse des gens de mer), en France comme dans les colonies et à l'étranger, les sommes acquises aux agents de toutes classes de la marine non présents au moment de la liquidation de leurs créances, le montant des successions des mêmes agents décédés en cours de voyage maritime, et les produits des bris et naufrages. Il se charge, en outre, de faire parvenir ces diverses sommes au domicile des ayants droit.

La Caisse des prises, créée en l'an III, est également une sorte de banque de dépôt. Elle reçoit les produits des captures faites sur l'ennemi et sur les pirates. Ces produits sont répartis après paiement des frais de vente et de liquidation entre les équipages des bâtiments capteurs et la Caisse des Invalides (1).

---

(1) Depuis l'année 1897, la Caisse des prises n'a effectué aucune opération.

Enfin, grâce à la Caisse de prévoyance et à la Caisse des invalides, l'Etat se charge de couvrir les deux risques (accident ou maladie et invalidité). Ce rôle protecteur et franchement tutélaire de collectivité va faire l'objet des pages qui vont suivre.

II. — L'Etat prévient les divers risques.

Nous avons mentionné, au cours de la première partie de notre ouvrage, les prescriptions minutieuses de la loi du 17 avril 1907 et des décrets du 20-21 septembre et 18 novembre 1908 en ce qui concerne la sécurité et la salubrité du navire. Rappelons seulement que, parmi les nombreuses obligations qu'imposent ces textes législatifs, trois surtout semblent avoir retenu plus spécialement l'attention du législateur. Ce sont : la constatation de la navigabilité et de la salubrité du navire par une commission nommée à cet effet; l'approvisionnement en vivres et en médicaments; la limitation de la durée du travail à bord. Les diverses mesures préventives contre le naufrage, l'incendie ou la maladie ayant déjà fait l'objet d'une étude détaillée, ne nous retiendront pas plus longtemps.

III. — L'Etat couvre les risques.

1° *La maladie et les accidents.* — Assurer au marin malade ou blessé les secours que nécessite son état, c'est là une règle d'humanité que les législateurs ont de tout temps prescrite.

Le rôle d'Oléron, le Consulat de la mer, les ordonnances de 1670 et de 1681 obligeaient le patron à payer au matelot tombé malade à bord l'intégralité des salaires, et à lui assurer la gratuité des frais de maladie. Les marins blessés avaient même, parfois, le droit de se faire soigner gratuitement dans les villes les plus proches.

L'article 262 du Code de Commerce, le décret-loi du 4 mars 1852, la loi du 11 août 1885 frappaient de nullité absolue toute clause du contrat d'engagement par laquelle le marin aurait voulu renoncer à la gratuité des frais de maladie et de rapatriement.

Appliquant avant l'heure la notion du risque professionnel, ces divers textes n'assuraient à la victime que des secours temporaires. Si le marin pouvait établir, à l'encontre de son armateur, un quasi-délit, de nature à engager la responsabilité de ce dernier, l'article 1382 du Code civil lui ouvrait un droit à indemnité. Malgré les efforts de la doc-

trine (1), le champ d'application de cet article restait fort exigu, la plupart des accidents de mer étant dus à la force majeure.

La loi du 21 avril 1898 a complètement remanié la matière, en créant une Caisse de Prévoyance, et en stipulant que les risques seraient supportés, dans certains cas, par cette caisse.

La loi du 21 avril 1898, modifiée par les lois du 29 décembre 1905 et du 19 avril 1910 :

La Caisse de Prévoyance. — Le marin qui embarque est réputé valide. Ce principe, consacré par l'arrêt de la Cour de Rouen (22 décembre 1879) fut sanctionné par la loi du 21 avril 1898.

Le patron a la charge, pendant quatre mois, des frais de traitement des inscrits blessés ou tombés malades au service du navire. La loi du 21 avril 1898 déroge ainsi au droit commun. En règle normale, en effet, sauf dans l'industrie (loi du 9 avril 1898), chacun doit répondre de ses faits et de ceux de ses préposés; le maître n'est tenu de traiter le serviteur malade ou blessé que lorsque sa faute est prouvée par celui-ci. Or, la loi maritime met à la charge de l'armateur non seulement les conséquences de sa faute, mais aussi celle du cas fortuit,

---

(1) Sauzet. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, année 1883. Saleilles. Les accidents du travail et la responsabilité civile. Paris, 1897.

et ne dégage sa responsabilité que lorsqu'il prouve la faute du matelot.

Cette loi, toutefois, n'a pas voulu faire entièrement peser sur l'armateur les risques multiples, purement professionnels, qui menacent à chaque instant la vie des marins.

Elle a créé la Caisse de Prévoyance, et fait supporter par cette Caisse les conséquences des blessures ou maladies d'une durée supérieure à quatre mois.

Revêtue de la personnalité civile, administrée par l'Etat, la Caisse de Prévoyance est alimentée par une taxe que versent les armateurs, par une cotisation des participants (tous les inscrits sont obligatoirement participants), par des dons et legs, par une subvention sur les fonds provenant des retenues sur les primes à la marine marchande, par une retenue sur les marchés à passer pour les dépenses de matériel de la marine, par les intérêts des capitaux de la Caisse, enfin, en cas d'insuffisance de toutes ces ressources, par des avances de l'Etat, non productives d'intérêts.

A ces recettes, correspondent de lourdes charges. Les participants, atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession, survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire français, ont droit : soit à une pension viagère d'infirmité, soit à une indemnité journalière.

Ont droit aussi à une pension les veuves des par-

ticipants qui sont tués ou périssent par suite des causes et dans les conditions ci-dessus ou qui meurent des conséquences de ces blessures ou de ces maladies.

Enfin, les orphelins de participants décédés dans ces conditions, ou en possession d'une pension d'infirmité, reçoivent, juqu'au moment où le plus jeune atteint sa seizième année, un secours annuel unique, de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait obtenue.

Il est, en outre, alloué aux participants et aux veuves titulaires de pensions et indemnités pour chacun de leurs enfants âgés de moins de 16 ans, un supplément annuel fixe de 50 francs.

Lorsque les participants ne laissent après eux ni veuves, ni orphelins, un secours annuel et viager est accordé à chacun de leurs ascendants au premier degré, âgés d'au moins 60 ans, et qui auraient eu droit à une pension alimentaire.

Ainsi que le fait remarquer M. Vermond dans son précis de Droit Maritime (1), la Caisse de Prévoyance présente un double caractère. Elle est, au regard des marins, une société de secours mutuels obligatoire (tous les inscrits maritimes participent obligatoirement à ses charges et à ses avantages) (2), société fort avantageuse d'ailleurs, puis-

(1) Vermond, professeur à la faculté de droit d'Aix. Précis de Droit Maritime.

(2) Le Conseil d'Etat a jugé que la sanction du défaut de versement devait être non une privation du droit à pension,

que ses participants profitent non seulement des versements par eux opérés, mais encore des cotisations patronales, des sommes versées par les particuliers, les communes, les départements, les associations, et, suivant le cas, de bonifications ou d'avances parfois très importantes de l'Etat.

La Caisse joue, en outre, vis-à-vis de l'armateur, le rôle d'assureur obligatoire. Cette obligation pèse-t-elle lourdement sur les maisons d'armement ? Nous ne le pensons pas. La contribution patronale a plutôt le caractère d'une subvention que celui d'une imposition résultant d'une responsabilité posée en principe, et d'une obligation formelle d'assurance. C'est d'ailleurs, grâce au paiement de cette prime (fort douce en réalité) que l'armateur se trouve libéré en cas d'accident ou de maladie durable de son préposé.

Il ne nous paraît donc pas qu'il faille condamner *a priori* le système de la Caisse de Prévoyance. Il proportionne équitablement les sacrifices et prémunit tous les intéressés contre les redoutables calamités qui les menacent.

Du rôle des Mutualités en matière de prévoyance, accidents et maladies. — Il paraît logique de penser que le rôle des sociétés de secours mutuels dans la

---

mais la possibilité d'une poursuite devant s'exercer contre l'inscrit comme contre un contribuable qui tarderait à payer ses contributions (3 mai 1909).

marine marchande se soit trouvé diminué par la création d'une Caisse de Prévoyance. Il n'en est rien, pourtant.

Ces sociétés, dont certaines poursuivent un but différent de celui de la Caisse de Prévoyance, se sont, au cours des dix dernières années, assez développées pour que les administrateurs de l'Inscription maritime se soient toujours efforcés de favoriser leur éclosion.

L'assurance sur la vie ou contre les accidents avait été souvent recommandée par le département de la Marine, notamment dans les circulaires du 17 février 1867 et du 6 décembre 1872. Mais l'effort tenté soit par l'initiative privée, soit par l'Etat pour développer les idées de mutualité parmi les populations côtières, resta presque sans effet. Des 120.000 inscrits qui peuplaient notre littoral, 35.000 seulement répondirent à l'appel qui leur était adressé.

Cet insuccès des sociétés de secours mutuels maritimes tenait, croyons-nous, à la trop grande indépendance qui leur était accordée. Pour les faire réussir et rendre certain leur plein développement, l'Etat aurait dû les subventionner largement, leur assurer une protection constante, en contrôler le fonctionnement de façon à assurer la réalisation intégrale et rigoureuse de ce qui fait l'objet même de la mutualité : les pensions et les secours. Il aurait fallu, en outre, que ces associations, tout en conservant chacune leur autonomie, concentrent

leurs forces éparses dans des réunions ou fédérations de sociétés ayant une commune unité de vues ou de moyens, système le plus sûr d'accroître leur action et de remédier à leur anémie propre. Il aurait été enfin nécessaire que le marin, sortant de son individualisme égoïste et étroit pour s'élever à la conception d'un intérêt collectif supérieur, pratique, en même temps que la mutualité, la coopération, cette autre institution de solidarité si précieuse pour l'amélioration du sort des travailleurs (1).

Les difficultés incessantes qui paraissaient journellement s'opposer au libre essor de ces sociétés poussèrent l'Administration de la Marine à remanier toute la législation en vigueur. Au surplus, la loi du 1er avril 1898, loi organique des Sociétés de secours mutuels, en attirant l'attention générale sur la mutualité et ses bienfaits, avait indirectement rappelé le développement languissant et l'anémie chronique de ces Sociétés de secours maritime. La circulaire du 31 décembre 1899 (2) servit de code en la matière. Seules, les Sociétés destinées à distribuer des secours aux marins en cas de blessures, maladies, chômage, etc..., peuvent bénéficier

---

(1) Voir en ce sens : Rapport de Camille Girault, rédacteur au Ministère de la Marine ; Congrès international de la marine marchande de 1900.

(2) Circulaire du 31 décembre 1899 (*Bulletin officiel*, 1899-1080).

des avantages particuliers inscrits dans la loi générale du 1er avril 1898; ces avantages diffèrent suivant que ces dernières sont constituées en sociétés libres, ou approuvées ou reconnues d'utilité publique (1).

Le rôle de ces sociétés est d'assurer à leurs membres et à leurs familles des secours médicaux, des indemnités de chômage, etc... ou bien de leur venir en aide quand ils ne peuvent invoquer ni les articles 262 et suivants du Code de Commerce, ni la loi du 21 mars 1898 (c'est le cas des marins victimes de blessures ou de maladies ayant leur cause dans un accident ou dans un risque qui n'est pas la conséquence directe de leur profession, ou qui, bien que blessés en service, ne sont pas victimes d'une impossibilité absolue de naviguer, etc....).

Toutes les Sociétés de secours mutuels, et c'est là le secret de leur relèvement, peuvent être proposées pour les subventions inscrites au budget de la marine au chapitre « Pêche et Navigation commerciale », ou pour celles provenant des retenues sur les primes à la marine marchande. Dans ce dernier cas, toutefois, il est indispensable qu'elles aient obtenu le patronage de la Chambre de Commerce de la région (2).

---

(1) Nous citerons notamment l'exemption des droits de timbre et d'enregistrement ainsi que la bonification d'intérêt à 4,50 0/0 des capitaux de la société versés à la Caisse des dépôts et consignations.

(2) Circulaire du 1er septembre 1897.

2° *Le risque « Invalidité » : la Caisse des Invalides.* — Colbert, par ordonnance du 23 septembre 1673 (1), avait prescrit une retenue sur la solde des officiers et des équipages de la marine royale (6 deniers par livre, environ 2.5 pour 100) pour être employée à la création de deux hôpitaux de marine : l'un à Rochefort, l'autre à Toulon (2).

Mais on comprit bientôt que le casernement était incompatible avec les habitudes des marins ainsi qu'avec leurs devoirs de famille. Aussi, pour ne pas éloigner trop de vieux marins de leur foyer domestique, il fut décidé que ceux qui ne voudraient pas être hospitalisés recevraient des secours à domicile. L'ordonnance du 15 avril 1689 « concernant les armées navales et les arsenaux de la marine » leur alloua un pension dite de « demi-solde » à raison de ce que son chiffre était fixé à la moitié de la solde d'activité.

Plus tard, en 1709, les marins du commerce furent assimilés aux marins de l'Etat pour l'obtention des demi-soldes.

La loi du 30 avril-13 mai 1791, véritable charte de l'établissement, dispose que la Caisse sera conservée et demeurera distincte et séparée de celle des pensions accordées par l'Etat.

---

(1) Archives nationales, A. D. VII. 5,

(2) Celui de Rochefort fut seul construit ; il existe toujours et reçoit de l'administration maritime une subvention annuelle.

« La Caisse, dit l'article 5, est un dépôt confié, sous les ordres du roi, au ministre du département de la Marine, qui ne pourra, sous peine d'en être responsable, en intervertir la destination. Jusqu'en ces derniers temps, la Caisse des Invalides servait les pensions de tout le personnel ressortissant au ministère de la Marine. Mais une transformation de la Caisse a été opérée en 1885. Les recettes propres de l'établissement, n'étant plus au niveau de ses dépenses, et le Trésor devant lui venir en aide chaque année pour combler le déficit, la loi du 21 mars 1885 (art. 9 et 10) fit passer de la Caisse des Invalides à l'Etat le service des pensions autres que celles de demi-soldes, c'est-à-dire : pensions militaires de l'armée de mer et pensions du personnel civil du département de la Marine et des Colonies. Corrélativement, l'Etat se substitua à la Caisse pour la perception des retenues exercées sur les soldes, accessoires de solde et traitements, en vertu des lois de pensions militaires et civiles.

Organisation actuelle de la Caisse des Invalides. — La Caisse des Invalides a pour mission de payer, avec ses ressources spéciales :

1° Des pensions aux marins du commerce réunissant les conditions légales, et aux orphelins ou aux veuves de ces pensionnaires ;

2° Des secours tant aux marins de l'Etat qu'aux marins du commerce, ainsi qu'à leurs veuves ou orphelins, lorsqu'ils n'ont pas droit à des pensions.

Le taux de ces pensions ou secours a été sensiblement amélioré par la loi du 14 juillet 1908, votée à la suite d'un projet de loi de M. le ministre de la Marine, sur le rapport de M. Le Bail, à la Chambre des députés (1). La pension est accordée à tout inscrit maritime réunissant 25 ans de navigation et 50 ans d'âge (2). L'inscrit, atteint, avant cet âge, d'une infirmité « évidente le mettant dans l'impossibilité absolue de naviguer», peut: ou bien obtenir une « demi-solde anticipée », ou bien se faire allouer, nous l'avons vu, une pension d'infirmité par la Caisse de Prévoyance. Il suffit, pour cela, que l'invalidité, d'origine morbide ou traumatique, peu importe, soit contractée au service du commerce. La veuve a droit à une pension dérivée de la demi-solde si, à la mort, l'inscrit jouissait de la demi-solde, ou y avait droit (3).

---

(1) Voir annexe V au rapport Le Bail, n° 1222 de la session de 1907.

(2) Le temps d'embarquement sur les bateaux de plaisance n'entre pas en ligne de compte dans l'évolution des services donnant droit à pension sur la Caisse des Invalides, sauf en ce qui concerne le personnel salarié inscrit à cette navigation antérieurement à la promulgation de la loi du 20 juillet 1897. D'ailleurs, le rôle d'équipage est la pièce essentielle qui fait connaître à l'Administration la nature et l'activité des services invoqués à l'appui d'une demande de secours ou de pension ; or il est refusé *a priori* aux embarcations qui ne se livrent pas à la navigation commerciale.

(3) Pour jouir de cette pension, la veuve doit être de nationalité française, âgée de 40 ans au moins, ou, à défaut,

L'orphelin mineur d'un père inscrit a droit à un « secours annuel » après le décès de sa mère. S'il reste plusieurs orphelins, le secours est payé jusqu'à la majorité du plus jeune d'entre eux, la part des majeurs étant reversible sur les mineurs.Il suffit pour cela que leur père soit mort en possession du droit à pension et que leur mère soit matériellement ou juridiquement incapable de recueillir la pension dérivée (1).

Les pensionnaires de la Caisse des Invalides ont droit à un supplément de pension lorsqu'ils ont atteint l'âge de 60 ans ou lorsqu'ils ont accompli plus de 36 mois de service à l'Etat, dans la limite totale de cinq années. Il est enfin alloué au demi-soldier ou à sa veuve, pour chacun des enfants âgés de moins de 10 ans, un supplément de 4 francs par mois. (Loi du 11 avril 1881, art. 4.)

Le marin qui a accompli ses 300 mois de navigation est officiellement averti par l'administration que le temps exigé pour l'obtention de la demi-solde est écoulé. Il doit alors, dans les cinq ans, sous peine de forclusion, adresser à l'administration une demande de pension appuyée des pièces nécessaires à la justification de l'identité et du droit.

---

mère d'enfants à sa charge et issus du mariage avec l'époux décédé de qui elle tient son droit.

(1) Le Conseil d'État a jugé que le droit des orphelins leur était propre et personnel. Il ne constitue donc pas le prolongement ou la reversion du droit de la mère.

Cette demande, recueillie par le Syndic des gens de mer ou, à défaut, par le maire de la commune, est enregistrée à sa date sur un registre quinquennal tenu au quartier de l'Inscription.

L'administrateur instruit la demande; l'administration centrale de l'établissement des invalides l'examine et la contrôle; enfin, une décision du ministre de la Marine porte, après avis du Conseil d'Etat, concession ou refus de la pension. Notification en est faite aussitôt à l'intéressé (1).

La Caisse des Invalides est autorisée, pour faire face aux charges fort lourdes que nous venons d'énumérer, à effectuer des recettes sous forme de contribution de l'inscrit, de versement patronal, de dons et legs, enfin de subventions de l'Etat.

Le principe de la cotisation des inscrits, reconnu par la loi du 11 avril 1881 (art. 6) a été maintenu par la loi du 14 juillet 1908. Le versement des inscrits a été fixé à 5 0/0 au lieu de 3 0/0, en raison de l'élévation progressive du taux des pensions (2). De leur côté, les propriétaires ou armateurs ont à sup-

---

(1) La matière des pensions de demi-solde étant administrative, la compétence de l'autorité administrative est générale ; l'autorité judiciaire se réserve uniquement la connaissance des questions d'état ou de nationalité.

(2) Les officiers des différents corps de la marine, autorisés par le Ministre à servir à bord des paquebots ou des navires de commerce, sont tenus de verser à la Caisse des Invalides 5 0/0 de l'intégralité des émoluments qu'ils reçoivent des Compagnies de navigation.

porter une contribution représentant les 3/5 des redevances fixées pour les inscrits embarqués, ou le 8 0/0 des salaires des marins de nationalité étrangère qu'ils emploient. La Caisse profite encore d'une partie de la solde due aux marins déserteurs (1/2 si le matelot est célibataire, 1/3 s'il est marié).

Les dons et legs qui lui sont attribués sont acceptés par l'intermédiaire du ministre de la Marine, après examen du gouvernement et approbation par décret en Conseil d'Etat, s'il s'élève une contestation de la part de la famille du donateur ou testateur.

La Caisse profite, enfin, des subventions de l'Etat dans l'allocation des pensions de demi-solde le plus important, présente d'année en année un accroissement rapide de nature à susciter les légitimes craintes des rares personnes soucieuses de l'intérêt des contribuables. Ces subventions, dont le chiffre ne dépassait pas 6.000.000 en 1886, et qui s'élevaient, dans les prévisions du budget de 1912, à 16.000.000 environ, représentent l'intervention de l'Etat dans l'allocation des pensions de demi-solde ou des secours.

A la différence, en effet, des pensions servies par les tontines privées, la « demi-solde » ne varie pas proportionnellement à la Caisse. En cas d'insuffisance de cet avoir, l'Etat s'engage à parfaire la différence et à rétablir par ses subventions l'équilibre entre les recettes et les dépenses.

Telles sont les dépenses et les recettes de la

Caisse des Invalides. Cette institution paraît-elle susceptible de certaines réformes et présente-t-elle à l'examen des vices inhérents à sa nature même, ou faut-il, au contraire, se féliciter de son organisation quasi autonome et des résultats actuels de sa gestion ?

Nous pensons que la Caisse des Invalides donne, du problème des retraites des marins, une excellente solution. Le régime de l'obligation s'adapte si parfaitement à la psychologie de l'inscrit, l'établissement jouit, en outre, d'une telle aisance dans l'exercice de ses attributions, qu'il est permis de penser qu'en refusant de s'en remettre à un régime aléatoire de liberté et d'initiative privée, l'Etat a su trouver l'organisation la plus compatible avec les intérêts généraux.

Sans doute, en assumant indirectement la charge de l'assurance des gens de mer, l'Etat s'impose de très gros sacrifices. Nous ne saurions le nier. Mais peut-on, raisonnablement, lui en faire grief ? Les allocations qu'il sert par l'intermédiaire de la Caisse des Invalides ne se présentent-elles pas comme destinées à compenser les charges fort lourdes que le régime de l'Inscription impose à nos marins ? En affermissant l'inscrit dans le goût et la pratique de son métier, ne constituent-elles pas une prime aux aptitudes physiques et techniques que l'Etat utilisera en cas de mobilisation de sa flotte de guerre ?

Au surplus, pourquoi nos budgets futurs ne tendraient-ils pas vers une réduction progressive

de ces subventions de l'Etat ? Ne pourrait-on pas créer de nouvelles recettes et réduire les dépenses actuelles de la Caisse ? Des procédés nombreux et variés ont été proposés à cet effet. Nous citerons la création d'une taxe sur les brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage, le relèvement des taxes fixes sur les marins naviguant à la part, l'augmentation des redevances payées par les non inscrits pour les concessions de plage, etc... (1).

Certains, ont, en outre, songé à refréner l'inflation des dépenses de pensions. S'efforcer de ne pas se laisser entraîner dans cette course à la surenchère dont nos représentants actuels offrent un curieux exemple en matière de prévoyance sociale et d'assistance, nous paraît être, en effet, la condition indispensable d'une gestion prudente et profitable.

De nombreux auteurs ont enfin pensé, non sans raison, que l'emploi des fonds patrimoniaux de la Caisse était soumis à des règles trop rigides. Certes, prescrire l'emploi en rentes sur l'Etat de tous les fonds disponibles est une règle prudente : « Mais à la manière de ce qui est permis à certains de nos établissements publics de prévoyance et surtout de ce qui se passe en Allemagne, en

---

(1) Voir en ce sens : Guyesse. Rapport à la Chambre sur le budget de l'exercice 1895. *Journ. officiel*, 1894, annexe n° 932.

Italie où le trésor de l'épargne va si largement féconder les œuvres d'hygiène sociale et d'économie nationale, ne pourrait-on autoriser la Caisse des invalides à consentir certains prêts aux comités d'habitation à bon marché pour les marins, aux sociétés de crédit maritime, à ces institutions, enfin, qui, issues de l'initiative privée, n'ont jusqu'ici éprouvé la libéralité de l'établissement que sous l'espèce de subventions à fonds perdus ? Jadis la Caisse possédait des immeubles, des actions de la Banque de France, des valeurs industrielles. Depuis, l'Etat au nom de son droit de tutelle est intervenu pour fixer la consistance du patrimoine de cet établissement public : il peut assouplir, il doit moderniser les règles qu'il a posées légitimement. »

La prévoyance maritime à l'étranger

En Angleterre, c'est encore le régime de l'assurance accident libre. Toutefois, le Parlement vient d'adopter en première délibération, un projet général et étatiste d'assurance-accident obligatoire.

La loi sur la marine marchande prévoit dans son article 141, la création d'une « Caisse d'Epargne pour les marins ». Ceux-ci peuvent déléguer

---

(1) Trapenard *Op. cit.*

la moitié au plus de leurs salaires en faveur de leurs proches, ou bien d'une caisse d'épargne privée ou postale ou de la caisse d'épargne pour les marins. Sous la surveillance étroite du Board of trade, cette caisse, qui tient à la fois de notre caisse des gens de mer et de notre caisse des invalides, peut percevoir également le produit de la vente des épaves non réclamées.

Une caisse fut en outre fondée en 1746 sous le nom de « Merchant seamens fund » qui recevait obligatoirement la contribution des marins du commerce et leur servait une pension de vieillesse reversible sur leurs veuves et orphelins. Le fund ne résista pas aux critiques dirigées contre lui au nom des théories libérales ; sa suppression fut décidée en 1851.

En Danemark (1), l'assurance des gens de mer contre les accidents est faite par un organisme spécial créé par la loi du 3 avril 1900 et revêtu de la personnalité par la reconnaissance d'utilité publique. L'affiliation à la Caisse, dont les déficits sont comblés par l'Etat, reste facultative. Par la loi du 14 octobre 1905, la loi de 1900 a été étendue à toutes les catégories de gens de mer.

En Allemagne (2) l'assurance est obligatoire.

---

(1) Cf. Romet. Étude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs, Paris, 1901.

(2) Cf. Mornard. Annuaire de législation étrangère, année 1888, p. 232.

La loi sur « l'assurance des gens de mer et autres personnes employées dans l'industrie de la navigation maritime » fut promulguée le 13 juillet 1887, modifiée et complétée le 30 juin 1900. Le mode d'assurance, assez semblable au nôtre sur certains points, offre cependant une particularité : les entrepreneurs des exploitations maritimes, réunis obligatoirement par circonscriptions territoriales en un certain nombre de corporations, forment une sorte de mutuelle à la tête de laquelle est placé un comité directeur. Les ressources nécessaires pour couvrir les indemnités payées aux marins sont constituées par des contributions réparties tous les ans entre les membres de la corporation.

Les lois d'empire des 22 juin 1889 et 13 juillet 1899 englobent les gens de mer dans le régime général des retraites ouvrières.

La Belgique nous offre l'exemple d'une caisse de prévoyance en pleine prospérité. Cet établissement officiel et autonome distribue des pensions et secours d'invalidité-accident et d'invalidité-vieillesse. L'assurance est obligatoire : la caisse est alimentée par des retenues sur les salaires, des contributions patronales, et des subsides annuels de l'Etat.

3° *Résiliation du contrat d'engagement à l'étranger ou aux colonies.* — La résiliation du contrat d'engagement hors de France constitue, pour

l'inscrit, un risque inhérent à la nature même de son travail. Le rapatriement est, en effet, un des aléas inévitables du contrat d'engagement. S'il a donné lieu, en matière maritime, à une législation spéciale, c'est qu'il s'y produit d'une manière permanente, presque normale.

Trois traités internationaux, le premier avec l'Angleterre (D. du 20 novembre 1879), le deuxième avec l'Allemagne (D. du 17 mai 1880), le troisième avec l'Italie (D. du 1er janvier 1882), disposent que « la France et, réciproquement, chacune des trois nations précitées assisteront soit de leurs colonies, soit en ce qui concerne les rapports entre la France et l'Italie de leur territoire métropolitain, soit enfin de pays tiers, jusqu'au pays d'origine ou à l'une de ses colonies, les marins des nations contractantes qui se trouveront délaissés à la suite de leur débarquement d'un navire du pays obligé, à moins toutefois que ce délaissement ne provienne du propre délit des délaissés ».

Le rapatriement des marins français est réglementé par le décret du 22 septembre 1891, qui stipule que les autorités maritimes consulaires et coloniales doivent user des moyens de rapatriement en leur pouvoir. L'avance des frais en est faite par le Trésor, mais l'Etat possède une action personnelle en remboursement contre l'armateur.

L'obligation pour celui-ci de rapatrier son matelot est d'ordre public ; toute convention par la-

quelle l'inscrit voudrait assumer la charge de son rapatriement est donc nulle de plein droit.

Le décret précité du 21 septembre 1891, le nouvel article 258 du Code de commerce, la loi du 12 août 1885 et la circulaire du même mois édictent les règles les plus précises sur la responsabilité du matelot, de l'armateur et de l'Etat en matière de rapatriement.

IV. — Des sociétés de crédit maritime

En compensation des charges que l'inscription impose à nos marins, l'Etat assure le monopole de la pêche dans les ports de commerce au profit des marins tombés malades ou devenus incapables de tout service actif. Il leur accorde, en outre, l'exemption de patente et d'impôt pour tout ce qui touche l'exercice de leur profession.

Là, cependant, ne s'arrête pas sa sollicitude. Le législateur, par un sentiment de bienveillante équité a voulu faciliter encore à ces anciens serviteurs de l'Etat l'exercice de leurs droits de pêche. C'est dans ce but qu'il a voté les lois du 23 avril 1906 et du 22 juin 1909 sur le crédit maritime.

La première de ces lois créa des caisses locales de crédit chargées de faire aux pêcheurs des avances de fonds et de leur fournir ainsi les moyens de défendre ou de faire fructifier leur travail.

Quelques caisses locales seulement se créèrent, timide essai d'application d'une loi pourtant bienfaisante. Mais les avances qu'elles purent consentir furent faibles, leurs moyens insuffisants ne leur permettant d'engager que de faibles capitaux.

Aussi la loi du 22 juin 1909 créa-t-elle des caisses régionales de crédit, destinées à servir d'appui aux caisses locales et à fournir la troisième signature nécessaire pour que les effets de commerce puissent être escomptés par les grands établissements de crédit. « Les caisses régionales de crédit maritime, dit l'article 2 de cette loi, ont pour but de faciliter aux membres des sociétés locales de crédit maritime les opérations qui ont trait à l'exercice de leur profession. A cet effet, elles escomptent les effets souscrits par les membres des sociétés locales et endossés par ces sociétés. Elles peuvent également consentir aux sociétés locales des avances spéciales destinées aux sociétés coopératives maritimes, et remboursables par amortissement dans un délai maximum de dix années. Toutes opérations, autres que celles prévues par le présent article, sont interdites aux caisses régionales de crédit maritime mutuel. »

Une condition est cependant nécessaire pour que les coopératives maritimes puissent recevoir des caisses régionales des avances de fonds : « Pourront seules recevoir ces avances les sociétés coopératives maritimes, quel que soit leur régime

juridique, constituées par tout ou partie des membres d'un ou de plusieurs syndicats professionnels maritimes en vue, soit de la construction ou de l'achat des bateaux de pêche, soit de l'élevage ou du parcage, de la conservation ou de la vente en commun des produits de la pêche, sans que ces sociétés aient pour but de réaliser des bénéfices commerciaux. »

Le décret du 4 novembre 1909 a réglé l'application de cette loi. Pris sur l'initiative de M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat, à la suite de l'avis formulé par une commission d'études présidée par M. Palain, gouverneur de la Banque de France, ce décret organisa le contrôle et la surveillance des caisses régionales de crédit maritime et des coopératives.

Enfin, la loi du 25 mars 1910 autorise ces caisses régionales à recevoir des avances de l'Etat. Le décret du 5 avril de la même année stipule que les ressources créées au profit de l'institution du crédit maritime mutuel par cette loi de mars 1910 seront versées et portées à un compte spécial géré par l'établissement des Invalides de la Marine et intitulé « fonds de crédit maritime mutuel. »

Nul doute qu'ainsi dotées des fonds qui leur sont indispensables, ces caisses régionales ne répondent largement aux besoins des intéressantes populations qui demandèrent leur création. Grâce à elles, les inscrits pourront enfin se trouver à

l'abri de toutes les éventualités d'un sort parfois cruel et exercer sans aléas leur rude profession.

V. — L'assistance privée et le marin

Si les résultats de la liberté en matière de prévoyance maritime n'ont jamais été bien brillants en raison même du caractère des marins, au point de vue de l'assistance, les effets de cette même liberté ont été plus encourageants.

C'est qu'en effet, l'assistance privée peut se donner libre carrière ; elle ne connaît pas les règles immuables et rigides des textes législatifs. En outre, elle ne vient pas heurter de front l'inertie de nos populations côtières ; elle agit dans leur intérêt, mais en dehors de leur concours actif ; le marin se trouve secouru sans qu'il en coûte à son apathie naturelle. Et c'est certainement ce caractère des institutions privées d'assistance qui explique la grande faveur dont elles jouissent dans le monde maritime.

Nous étudierons quelques unes des institutions nombreuses et variées dont le but et d'améliorer la situation matérielle et morale des marins, ainsi que les dispositions prises pour assurer leur hospitalisation.

La maison du marin. — Protéger les marins et agents embarqués, les encourager à ménager leurs

salaires pour eux et leur famille, aider à leur progrès moral et intellectuel, faciliter enfin le bon recrutement des équipages de la marine du commerce, tel est le but de cette institution eminemment philanthropique que des hommes simples et généreux ont eu l'heureuse idée d'installer dans certains grands ports de notre littoral.

Pour atteindre ce but, la « Maison du Marin » : 1° procure à un prix modéré le logement et la nourriture au personnel des états-majors des équipages et aux agents du Service général des bâtiments de commerce et de pêche français (1) ;

2° Elle crée dans ses établissements une salle de lecture, une bibliothèque et une caisse de dépôts temporaires, tant pour l'argent que pour les effets d'habillement ;

3° Elle tient un bureau de placement gratuit pour les marins et agents du Service général en expectative d'embarquement ;

4° Elle organise un service financier de dépôt, de placement, d'envoi de fonds ou d'avances sur le parfait paiement pour aider le marin à conserver ses salaires ou à les envoyer à sa famille (2) ;

---

(1) Le prix de la pension est ainsi fixé : Officiers et assimilés, 4 fr. 50 par jour ; personnel subalterne (au-dessus de 18 ans), 2 francs par jour ; novices (au-dessous de 16 ans), 1 fr. 75 par jour ; mousses (au-dessous de 16 ans), 1 fr. 25 par jour.

(2) Cet avantage qu'offre la « Maison du marin » n'est pas le moins précieux, puisqu'il arrache à la cupidité de cer-

5° Elle assure enfin les effets des marins et constitue un fonds de roulement destiné à garantir les armateurs de la perte des avances et à payer aux pensionnaires de la Caisse des Invalides ou de la Caisse nationale de Prévoyance dans le besoin des avances ou des acomptes sur leur pension (1).

La « Maison du Marin » apparaît donc comme une institution destinée à créer au marin débarqué un véritable foyer où, à l'abri des exactions des logeurs et des entraînements de la débauche, il puisse se procurer un logement pour un prix modéré, jusqu'à ce qu'il ait trouvé un nouvel embarquement.

C'est qu'en effet, la condition du marin n'est pas la même que celle de l'ouvrier terrestre. Alors que ce dernier, lorsqu'il chôme ou lorsqu'il est tombé malade, trouve dans son propre foyer, au milieu de sa famille, un abri jusqu'à la guérison, le marin, au contraire, est obligé, en semblable occurrence, d'avoir recours au logeur ou à l'hôpital. Très souvent célibataire, il est rarement

---

tains usuriers les marins qui se trouvent dans le besoin d'argent et qui livraient parfois leurs titres en consentant des commissions d'un taux exorbitant.

(1) Ce service prend, de jour en jour, une plus grande extension. La « Maison du marin » de Marseille a avancé, dans l'année 1906, 43.800 francs aux demi-soldiers. Les avances pour le 1er semestre 1907 se sont élevées à 40.000 francs, soit près du double par rapport à la même époque de l'année précédente.

embarqué ou débarqué au lieu où se trouve sa famille. Il est donc utile de lui donner un asile sûr, hygiénique et bon marché lorsqu'il se trouve momentanément sans occupation.

La « Maison du Marin » ne borne d'ailleurs pas son action au bien-être matériel de ses pensionnaires ; elle collabore à leur progrès intellectuel en organisant des cours professionnels, qu'il leur est loisible de suivre, en même temps que tous les inscrits maritimes du port. Ces cours professionnels sont pratiques et théoriques. Les cours pratiques, véritable école de matelotage, enseignent toutes les manœuvres du navire. Les cours théoriques portent sur la navigation en général, les notions astronomiques, les prévisions météorologiques, l'étude du compas, la dérive, etc., en même temps qu'ils enseignent les éléments de la mécanique, de la navigation à vapeur et l'étude des règlements maritimes.

Cette intéressante institution, digne en tous points de la grande famille maritime si dévouée au pays, peut avoir une existence juridique propre. C'est ainsi que le premier soin des fondateurs de la nouvelle « Maison du marin » de Marseille a été d'obtenir, pour leur œuvre, la capacité juridique.

Fondée par un syndicat, « l'Union syndicale des Marins du Commerce réunis de France (section de Marseille) », administrée par ce syndicat, il était néanmoins impossible de faire participer la « Mai-

son du Marin » à la vie juridique de ce syndicat (1).

On eut l'heureuse idée de la constituer sous le régime de la loi du 1er juillet 1901, sous le nom d'« Association de la Maison du Marin de Marseille ». Et depuis, si brillante a été sa destinée, qu'on ne peut qu'exprimer le regret de ne pas voir l'exemple du port de Marseille suivi par tous les ports de France.

Les visiteurs de ce vaste immeuble encore neuf (2), où les administrateurs se sont surtout souciés d'introduire l'hygiène et le confort modernes, sont ravis en effet d'y trouver des chambres particulières claires et spacieuses, où l'air circule à profusion, des salles de bains et de douches, le chauffage central à basse pression, l'éclairage électrique, des salles de conférences très élégamment décorées, une vaste terrasse baignée de soleil et d'air pur, à l'usage des convales-

---

(1) La loi du 21 mars 1884 fait défense aux Syndicats d'acquérir d'autres immeubles que ceux qui seront nécessaires à leurs réunions, à leurs bibliothèques et à des cours d'instruction professionnelle. En outre, il était difficile de considérer la « Maison du marin » comme un établissement ayant pour but la défense d'intérêts économiques ou industriels.

(2) La « Maison du marin » de Marseille a été officiellement inaugurée le 14 avril 1907 sous la présidence de M. Tréfeu, directeur au ministère de la marine, délégué par M. le Ministre de la marine.

cents, en un mot, tout ce qui répond au bien-être et à la commodité.

Et vraiment, on est émerveillé de cet hôtel où, pendant leur séjour à Marseille, les marins retrouvent tous les avantages de la vie familiale à des conditions extraordinaires de bon marché.

Les Abris du Marin. — C'est une institution qu'un petit groupe de bienfaiteurs, au désintéressement absolu, a fondée pour l'amélioration du sort des marins de la côte bretonne.

« Offrir aux travailleurs de la mer un centre de groupements professionnels, un foyer salubre et confortable, en les éloignant du cabaret et de l'action dissolvante de l'alcool, tel est le but qu'elle se propose. »

Pourvu de jeux chers aux marins et d'instruments de travail, c'est une sorte de cercle aux saines distractions, en même temps qu'un lieu d'études libres.

« Il est curieux d'observer la réunion de ces rudes hommes de mer aux visages halés, aux mains calleuses, les uns tracassant les cartes ou les dominos, devisant avec une franche gaieté ou une gravité réfléchie des menus faits du pays, des choses de leur métier, les autres penchés sur des livres captivants ou instructifs, ou s'appliquant à des écritures ; d'autres, constructeurs de bateaux, artistes improvisés brossant des marines mouvementées, presque tous se livrant à des orgies d'eu-

eucalyptus ; car ce breuvage hygiénique est, paraît-il, fort goûté. » (1)

[illegible] ne reçoit que des touristes et ne tolère aucun commerce. Le matelot y trouve de nombreux avantages matériels : gratuité des pansements et des premiers soins en cas d'accident, distribution de feuilles d'eucalyptus, hospitalité [illegible] de toute contestation juridique [illegible], et, par dessus tout, la cordialité la plus franche et la plus impartiale (2).

La Société centrale de sauvetage des naufragés.

Reconnue d'utilité publique par décret du 17 novembre 1865, cette société a pour objet de porter secours aux naufragés sur les côtes de France, de propager les principes et les procédés de nature à sauvegarder l'existence des navigateurs en danger, étudier les causes des sinistres maritimes, ainsi que les moyens à prendre pour en diminuer le nombre. Dans ce but, elle s'efforce spécialement de se mettre en relations avec les sociétés locales qui existent déjà sur quelques points du littoral, d'aider ces sociétés, soit par des allocations en argent, soit par le don d'appareils de sauvetage, de faciliter la formation de

(1) *Journal l'Illustration*, 4 octobre 1890.

(2) En 1897, l'Académie française récompensait d'un prix de 2.000 francs l'œuvre des abris que M. Barrès, dans son discours, qualifiait de « vaste entreprise de sauvetage ».

sociétés semblables dans les différents centres maritimes où il n'en existe pas encore, de compléter l'action de ces sociétés par l'organisation sur les côtes de postes pourvus de divers engins de secours reconnus les plus utiles, d'examiner les questions relatives à la sécurité des navigateurs et de procéder aux expériences qui lui paraîtraient nécessaires, de décerner des récompenses honorifiques ou pécuniaires aux personnes qui se sont distinguées par des actes de courage et de dévouement dans les naufrages, d'assurer enfin des secours aux familles des marins sauveteurs de la société victimes de leur dévouement dans des actes de sauvetage.

Le vice-amiral Human, faisant connaître à l'assemblée générale du 2 mai 1910 que la société centrale avait, depuis sa fondation, dépensé 10 millions et sauvé 18.000 personnes, rappelait, par la simple éloquence de ces chiffres, l'utilité de cette œuvre, si hautement philanthropique et si simplement désintéressée.

La Société de secours aux familles des marins. — Cette Société n'est pas une société de secours mutuels, c'est une œuvre de bienfaisance absolument gratuite.

Quoique son centre soit situé à Paris, elle entretient des représentants dans les principaux ports de mer, ce qui lui procure l'immense avantage, en cas de sinistre, de se trouver sur place et de

fournir d'urgence, sans formalisme administratif et dans toute la mesure que les circonstances réclament, les premiers secours aux familles des naufragés. Il est permis de penser que, si la situation financière le permettait, cette société de secours pourrait aisément devenir une société de crédit, qui ferait aux marins les avances nécessaires pour reconstituer ce qu'ils auraient perdu par la faute de la mer.

Les Œuvres de mer. — Fondée en 1894, reconnue d'utilité publique par décret du 7 décembre 1898, cette société a pour objet, dit l'article 1er des statuts, de porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins français ou des autres nationalités, et plus spécialement à ceux qui se livrent à la grande pêche. Pour atteindre ce but, elle arme des navires-hôpitaux, qui croisent, avec les lieux de pêche, aux époques convenables ; chacun d'eux porte un médecin et un aumônier. Ces navires se rendent aux appels des pêcheurs, leur portent les secours nécessaires et se consacrent entièrement à leur service.

Il est à regretter, toutefois, que la société ne dispose pas de capitaux suffisants pour la construction d'hôpitaux flottants de plus grandes dimensions. M. le docteur Burot, médecin en chef de l'escadre de l'Extrême-Orient, ancien médecin major du *Shamrock,* navire ayant servi d'hôpital pendant la campagne de Madagascar en 1905,

demande des navires de 140 mètres de longueur afin de pouvoir leur faire transporter 500 malades alités et, au besoin, servir d'hôpitaux stationnaires (1).

Tel est le rôle important joué jusqu'à nos jours par l'assistance privée dans la vie de nos marins. Merveilleusement organisées, ces sociétés complètent heureusemnt l'œuvre du législateur en matière de prévoyance.

Au surplus, même en ces matières, l'Etat se montre le gardien vigilant des intérêts du marin. En date du 1er juin 1910, notamment, le Sous-secrétaire d'Etat à la Marine décidait qu'à l'avenir, les sociétés de toute nature qui se réclament du patronage du ministère de la Marine et reçoivent, à un titre quelconque, une subvention, soit sur le budget de la Marine, soit sur le fond de 2 0/0 provenant des retenues faites sur les primes de la marine marchande, seraient assujetties à la tenue d'une comptabilité et à la présentation d'un compte, à l'insertion dans leurs statuts de dispositions spéciales, à l'inspection des contrôleurs de la Marine.

D'ailleurs, la collaboration des administrateurs de l'inscription maritime n'a jamais fait défaut à ces œuvres privées.

---

(1) Docteur Burot. Mémoire remis au Congrès international de la marine marchande de 1900.

CONCLUSION

S'il est rigoureusement vrai de dire que la société existe surtout pour les petits, les faibles et les pauvres, que son but principal, que son premier devoir est de les garder et de les soutenir dans la voie du perfectionnement moral et matériel, ouverte à tous (1), nous devons nous féliciter de voir l'Etat imposer aux marins sa protection.

Il semble même que ce rôle bienfaisant doive être apprécié par tous avec la même bienveillance et la même faveur.

Or, nombreux sont les auteurs qui voient dans l'intervention étatique une inutile gêne au libre essor de la concurrence. Combien fragile et vaine, disent-ils, apparaît l'œuvre législative quand on considère les faits économiques et leur inéluctable enchaînement. La Convention croyait bien avoir, de sa main puissante, à jamais brisé les corporations, affranchi le travailleur, fondé sur des bases

---

(1) Charles Périn. Les lois de la Société chrétienne, t. Ier, p. 23.

indescriptibles son droit individuel. Surgit la découverte de la vapeur ! La machine, source indispensable de force, groupe, emprisonne, dans la vaste usine des milliers d'ouvriers, retombés sous l'autorité toute puissante du patron. C'en est fait, semble-t-il, de la petite industrie, de l'atelier familial.

Les collectivistes, victimes de la même erreur de méthode que les hommes de la Convention, croyant éternels les phénomènes sociaux dont ils voyaient les inconvénients, prétendaient édifier, à leur tour, une société nouvelle où ne se retrouveraient plus les abus du régime capitaliste.

Mais déjà, les faits sur lesquels ils appuyaient leurs théories se transforme. L'électricité défait ce qu'avait fait la vapeur, elle permet le transport de la force à distance, et peut-être demain, l'ouvrier pourra-t-il s'évader de l'usine et travailler joyeusement avec sa femme et ses enfants dans l'atelier de famille reconstitué.

Et les échanges avec les peuples ? ne sont-ils pas réglés par les découvertes de la science, bien plus qu'ils ne sont régis par l'autorité jalouse des gouvernements ?

Franklin écrivait, il y a plus d'un siècle : « Il faut avoir déjà fait de grands progrès dans la science de la politique pour bien comprendre toute la force de cette maxime « ne pas trop gouverner ». Au surplus, ajoutent les adversaires du rôle tutélaire du gouvernement, il est rare que l'Etat ait la

main légère ; il manque aisément de tact ; sa protection même, il l'impose et aussi la reconnaissance. Protection, tutelle, bienfait, affirment la faiblesse, partant l'infériorité de qui en est l'objet. Or, le matelot est las qu'on le traite en enfant, qu'on le défende contre ses exploitateurs, mais aussi contre lui-même, qu'on prétende connaître mieux que lui ses propres intérêts et les servir parfois au détriment de ses penchants. Il souffre d'être morigéné, guidé, asservi, d'être économe par force et vertueux par ordre. Il réclame le droit de faire ses affaires comme il l'entend (quitte à les faire mal) et d'apprendre à ses dépens à les faire mieux. L'expérience que l'on acquiert soi-même est la meilleure. Il est dur de l'acquérir, il est bon de la posséder. Le gré que l'on sait à un maître de vous avoir préservé d'une faute ne vaut pas toujours la leçon que l'on aurait retirée de l'avoir librement commise (1). Enfin, par son intervention dans la législation ouvrière maritime, l'Etat aggrave les charges qui pèsent déjà sur la navigation et impose aux Compagnies de transports des dépenses que leur situation ne leur permet pas de supporter ; il met ainsi sa propre marine marchande dans un état d'infériorité manifeste au regard des marines étrangères.

Que l'industrie des transports maritimes s'exerce donc librement. Que les entraves à la

---

(1) Cf. Moufflet. *Op. cit.*

liberté du contrat de travail entre le matelot et son patron tombent enfin, et notre marine marchande reprendra dans le monde la place qu'elle a perdue et qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

Certes, si pour rendre à notre marine décadente l'éclat et la fortune de jadis, il suffisait d'abroger purement et simplement les trois ou quatre grandes lois qui réglementent le travail et la prévoyance maritimes, nos législateurs supporteraient, en conservant la législation actuelle, une bien lourde responsabilité.

Mais est-il bien sûr que, par son intervention, l'Etat ait nui aux intérêts généraux ?

Ce qui appelle et motive les mesures de protection légale en faveur des salariés, c'est l'état d'infériorité et d'indépendance économique où ils se trouvent placés vis-à-vis des chefs d'industrie, par la double nécessité d'attendre d'un employeur l'occasion, ainsi que le moyen, de travailler et de pourvoir à leur subsistance avec le salaire de leur travail exclusivement (1).

Et d'ailleurs, est-il juste de prétendre qu'en imposant sa protection, l'Etat rabaisse le niveau moral des gens qu'il protège ? En admettant même qu'une pareille assertion puisse se soutenir en faveur des ouvriers des industries terrestres,

---

(1) Voir en ce sens : Proposition de loi relative à la réglementation du travail dans les établissements commerciaux présentés par M. de Mun, député.

à vouloir traiter uniformément les diverses séries de salariés, on risque de méconnaître des différences psychologiques profondes, de passer condamnation sur des conditions d'existence spéciales.

Entre les différentes classes de la nation, celle des gens de mer offre un caractère nettement tranché ; tout permet au législateur de la considérer à part, au mieux des intérêts et des besoins qui lui sont propres. Or, les inscrits ne se sentent nullement gênés par la tutelle qui leur est imposée. Cette protection étatiste qu'on les accuse de subir, ils l'ont de tout temps demandée ; les vœux de leurs Congrès, leurs publications corporatives en fournissent le péremptoire témoignage ; ils n'ont jamais hésité sur la direction à donner à leurs demandes. La loi de 1907 sur la réglementation du travail à bord est en grande partie l'œuvre des syndicats maritimes ; les diverses améliorations que des lois récentes ont apportées au régime des pensions et des secours, sont le résultat de leurs énergiques revendications. Et tout dernièrement encore, M. Rivelli, le secrétaire de la Fédération nationale des Inscrits, disait à M. Tréfeu, directeur de la marine marchande, représentant du Ministre à l'inauguration de la « Maison du Marin » de Marseille : « Nous ne sommes point les ennemis de l'administration maritime ; bien au contraire, nous la défendons quand on l'attaque... ; nous pensons que le gouvernement doit, de son côté, faire tout ce

qui dépend de lui pour donner aux inscrits les satisfactions qu'ils réclament. »

Et quand enfin les armateurs prétendent que la ruine de notre marine marchande est due aux lois de protection ouvrière votées par le Parlement depuis une dizaine d'années, peuvent-ils, à ce point, méconnaître les véritables causes de notre décadence maritime ?

Ils ne devraient pourtant pas ignorer (au fait, l'ignorent-ils ?) que le prix des constructions navales est plus élevé chez nous que partout ailleurs, et que le frêt, cet élément rémunérateur par excellence, ne procure pas à nos maisons de transports des bénéfices suffisants. Nos produits nationaux sont des produits riches, peu volumineux et légers, qui ne peuvent, par cela même, être taxés trop fortement. De plus, les tarifs de nos Compagnies de chemins de fer sont combinés de telle sorte que nos producteurs du Centre, de l'Est et du Nord trouvent un réel intérêt à expédier par Anvers leurs produits lourds et rémunérateurs.

Nous citerons également comme une des plus sérieuses raisons de notre décadence maritime l'insuffisance de notre outillage national. La France a trop de ports, leur nombre considérable nuit à leur prospérité, car en s'efforçant de les maintenir tous également en bon état (1), les pou-

(1) Le régime administratif extrêmement centralisé auquel sont soumis les ports français soulève de nom-

voirs publics éparpillent les capitaux et les crédits. « Les voies navigables antérieures au XIXe siècle, disait en outre M. Cauwès, ont été aménagées pour répondre surtout à des besoins régionaux ; puis, lorsque, plus près de nous, on a compris que rivières et canaux devaient être l'un des principaux instruments de l'outillage national, avant qu'on ait eu le temps de continuer ou de reprendre l'œuvre antérieure, l'apparition des chemins de fer est venue détourner l'attention et la préférence des pouvoirs publics. » (1) En sorte que notre pays, malgré ses richesses naturelles et sa merveilleuse situation géographique, n'a pas encore un réseau de voies navigables vraiment digne de ce nom.

Citons enfin, en terminant, l'absence regrettable chez nous de ces tarifs combinés qui procurent à certaines Compagnies allemandes un frêt des plus avantageux (2).

---

breuses critiques. La loi du 5 janvier 1912 répond en partie à ces critiques. Elle crée un organisme nouveau ; le Conseil d'administration du port. Ce Conseil peut statuer sur un certain nombre d'objets, notamment l'entretien des ports et de ses accès, les travaux d'amélioration, l'installation et l'administration de l'outillage du port. La loi n'a aucun caractère obligatoire, les ports maritimes pouvant ou non recourir à l'organisation nouvelle.

(1) Cauwès. Précis d'économie politique, Paris, 1882.

(2) Le tarif combiné est un tarif conventionnellement établi après accord entre les Compagnies maritimes et les réseaux de chemins de fer dont l'effet est de surélever arti-

« Ces tarifs constituent un encouragement considérable pour certaines Compagnies de navigation, assurées par monopole d'avoir à transporter des marchandises nombreuses et à un taux de frêt artificiellement surélevé. L'Etat allemand, exploitant lui-même ses chemins de fer, peut imposer cette combinaison dans l'intérêt de la Compagnie qu'il désire protéger. Il en résulte que les produits de l'Allemagne de l'ouest sont détournés de leurs ports naturels, Anvers et Rotterdam, sur Hambourg et Brême ; nous assistons, en France, à un phénomène absolument inverse. » (1)

Tels sont les vrais motifs de notre rapide décadence maritime (2). Nos armateurs sont donc bien

---

ficiellement le frêt : ainsi une marchandise provenant de l'intérieur de l'Empire à destination du Levant devrait payer 50 francs de transport pour se rendre à Hambourg par chemin de fer, plus 30 francs pour le trajet Hambourg-Constantinople. Dans le système des tarifs combinés, il est fait un bloc de tous les frais de transports. Le chemin de fer recevra une somme inférieure à 50 francs et la Compagnie des transports un prix supérieur à 30 francs. La base de la répartition est d'ailleurs tenue secrète.

(1) Moufflet. *Op. cit.*

(2) Il nous eût été certes facile d'en trouver d'autres ; nous citerons la méfiance que nos rentiers, grands et petits, professent à l'égard des valeurs industrielles ou commerciales françaises ; les dispositions de notre régime douanier, peu favorables à l'exportation, la dissémination des services de la marine marchande dans un trop grand nombre de ministères.

mal fondés à incriminer sur ce point la législation ouvrière.

Notre marine se trouve-t-elle atteinte d'un mal irrémédiable ? Nous ne le pensons pas. Lorsqu'on voit les résultats obtenus en Allemagne en quelques années par une volonté persévérante et méthodique, en dépit des difficultés naturelles, il est permis de ne pas désespérer de la France. Nous avons une position géographique privilégiée et admirable. Pour tirer parti de ces avantages, il suffit de vouloir. Saurons-nous vouloir ?

BIBLIOGRAPHIE

1° Documents officiels :

Journal Officiel.

Bulletin officiel.

Rapport sur la création de nouvelles ressources budgétaires au profit de l'établissement des Invalides de la Marine (broch. in-8°, Imp. Nat., 1884).

Rapports faits au nom de la commission du budget, exercices 1908-1909-1910-1912 ; budget annexe de la Caisse des Invalides : Aldy, Ch. Chaumet, Henri Michel, H. Chéron.

Comptes de la Marine et comptes annexés avec les rapports annuels de la Commission supérieure de l'Etablissement et des notes statistiques (Bib. min. mar., 548-382).

Procès-verbaux de l'enquête faite par la *Commission de la marine* au sujet du projet de loi sur *la réglementation du travail* dans la marine marchande (annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 1904).

2° Ouvrages généraux :

Répertoire du droit administratif : Paris, Dupont.

Dalloz. — Code des lois politiques et administratives, Paris, 1898.

Pandectes françaises, V. Gens de mer, Inscription, Caisse des Invalides.

Dictionnaire d'administration de Blanche, V. Marine. Paris, 1904.

Dictionnaire des finances Léon Say, V. Inscription, Caisse des Invalides.

Aubin. — Dictionnaire de marine. Paris, 1898.

Bellon (M.).— Lois d'assurance ouvrière à l'étranger. Paris, 1900.

Cresp. — Cours de droit maritime. Paris, 1876.

Desjardins (A.). — Traité de droit commercial maritime, 1890.

Fournier et Neveu. — Traité d'administration de la marine, 1897.

Journal des Economistes, années 1897-1900-1901-1905-1908-1909-1910-1911.

Journal de la Société de Statistique de Paris, 1906 à 1911).

Lyon-Caen et Renault. — Traité de droit commercial, Paris, 1901.

Revue générale de la marine marchande de 1891 à nos jours.

Bulletin des Transports.

Le *Journal des Transports.*

Revue maritime (années 1898-1903).

Le Travail national de 1892 à 1900.

Registres de l'Amirauté (archives de la ville de Bordeaux).

Recueil de documents sur la Prévoyance sociale. — Sur les accidents du travail.

Réforme sociale, années 1892-1898-1900.

Sachet. — Traité de la législation sur les accidents du travail. Paris, 1899.

Sayous. — Le marin anglais. Marseille, 1903.

Seilhac (Léon de). — Musée social, 1904.

Verneaux. — L'industrie des Tranports maritimes au XIX^e^ siècle. Paris, 1899.

Vermond. — Précis de droit maritime. Paris, 1898.

3° Ouvrages spéciaux :

Almanach du Marin breton, 1907-1908.

Annuaires et circulaires du comité central des armateurs de France. Paris, rue Chauveau-Lagarde, 16.

Armbruster. — Le Repos hebdomadaire ; commentaire de la loi. Paris, 1907.

Bernært. — L'assistance en mer. Paris, 1905.

Compte rendu du Congrès international de la marine marchande de 1900. Paris, 1901.

Comptes rendus des Congrès d'inscrits maritimes, 11, place de la Joliette, Marseille.

Cleirac. — Us et coutumes, rôle d'Oléron.

Delarbre. — La Caisse des Invalides de la Marine. Paris, 1890.

Enquêtes de la Ligue nationale contre l'alcoolisme.

Estier. — Moyens de venir en aide à la marine marchande. Paris, 1898.

Fromageot. — Le Code pénal de la marine marchande.

— Le Code pénal maritime anglais.

Falloz. — De l'Inscription maritime. Paris, 1893.

Guitton. — La Caisse Nationale de Prévoyance des marins français. Paris, 1906.

Gougeard. — La Caisse des Invalides, sa suppression. Paris, 1882.

Lemée. — Etude économique sur la situation de la marine marchande française. Paris, 1904.

Lamothe. — Institutions nationales de prévoyance en faveur des marins et pêcheurs. Bar-le-Duc, 1900.

Mallet. — Contribution à l'étude de l'hygiène dans la marine marchande.

Mazerat. — L'assurance des gens de mer contre les accidents ; Annales des sciences politiques, 1905.

Moufflet. — Les conditions du travail dans la marine marchande. Paris, 1907.

Pardessus. — Lois maritimes ; rôles d'Oléron, 1838.

Salvador. — La marine marchande à voile et à vapeur, 1875.

Thérasse. — Institutions professionnelles, coopératives mutualistes et d'assistance organisées pour la protection des marins, 1902.

Trappenard. — L'établissement des Invalides de la marine. Paris, 1906.

Valroger (de). — Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce, 1885.

Véro (Max). — Les gens de mer en droit français. Paris, 1907.

Montpellier, le 29 janvier 1912
Vu : Le Doyen de la Faculté,
VIGIÉ.

Montpellier, le 29 janvier 1912.
Vu : Le Président de la Thèse,
CHAUSSE.

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 29 janvier 1912
Le Recteur,
A. BENOIST.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION. — Notions générales sous le régime de l'Inscription maritime : charges et privilèges qu'il confère aux marins..... 7

PREMIÈRE PARTIE. — LE TRAVAIL

CHAPITRE PREMIER. — La condition matérielle des hommes à bord..... 15

I. Le logement..... 15
II. La nourriture..... 17
III. Les mesures de sécurité et de santé 22

CHAPITRE II. — Le travail à bord..... 30

I. Le contrat de travail du 21 août 1900..... 30
II. La loi du 17 avril 1907 : durée du travail à bord ; repos hebdomadaire ; fixation de l'effectif du personnel officier ; réglementation du travail des mousses 33
III. Les grèves maritimes du 22 avril 1907 et du 23 mars 1910..... 41
IV. La Commission mixte et le Conseil permanent d'arbitrage..... 47
V. Le droit de grève des inscrits..... 50

Chapitre III. — Le régime disciplinaire à bord : Décret de 1852..... 56

DEUXIÈME PARTIE. — La Prévoyance, la Mutualité et l'Assistance

I. Intensité des risques dans la marine marchande et nécessité pour les inscrits d'une protection légale..... 63
II. L'Etat prévient les divers risques..... 67
III. L'Etat couvre ces risques..... 68
1° La maladie et les accidents : Caisse de Prévoyance..... 68
Du rôle des Mutualités en matière de prévoyance-accidents et maladies..... 72
2° Le risque « Invalidité », la Caisse des Invalides..... 76
3° La résiliation du contrat d'engagement à l'étranger ou aux colonies. 86
IV. Des sociétés de crédit maritime..... 88
V. L'assistance privée et le marin..... 91

Conclusion..... 101

Bibliographie..... 110